




3 1761 11971958 1



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119719581>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Monday, June 13, 1988

Tuesday, June 14, 1988

Chairman: Jack Ellis

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le lundi 13 juin 1988

Le mardi 14 juin 1988

Président: Jack Ellis

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on**Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le***BILL C-129****PROJET DE LOI C-129****An Act to provide the continuance of
Air Canada under the Canada Business
Corporations Act and for the
issuance and sale of shares thereof
to the public****Loi prévoyant la prorogation d'Air
Canada sous le régime de la Loi sur
les sociétés commerciales canadiennes
ainsi que l'émission et la vente de
ses actions au public**

RESPECTING:

CONCERNANT:

Order of Reference

Ordre de renvoi

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Hon. Don Mazankowski, P.C., M.P.,
Deputy Prime Minister and
Minister responsible for
PrivatizationL'honorable Don Mazankowski, c.p., député,
Vice-premier ministre et
Ministre responsable de
la Privatisation et des
Affaires réglementaires

WITNESS:

TÉMOIN:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-129

Chairman: Jack Ellis

Members

George Baker
Richard Grisé
Morrissey Johnson
George Minaker
David Orlikow
Joe Reid
Barbara Sparrow—(7)

(Quorum 4)

G.A. (Sandy) Birch
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(4)

ON MONDAY, JUNE 13, 1988:

George Baker replaced Russell MacLellan.

ON TUESDAY, JUNE 14, 1988:

Russell MacLellan replaced George Baker.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-129

Président: Jack Ellis

Membres

George Baker
Richard Grisé
Morrissey Johnson
George Minaker
David Orlikow
Joe Reid
Barbara Sparrow—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
G.A. (Sandy) Birch

Conformément à l'article 94(4) du Règlement

LE LUNDI 13 JUIN 1988:

George Baker remplace Russell MacLellan.

LE MARDI 14 JUIN 1988:

Russell MacLellan remplace George Baker.

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Tuesday, June 7, 1988:

And the question being put on the motion of Mr. Mazankowski, seconded by Mr. Lewis,—That Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public, be now read a second time and referred to a Legislative Committee;

it was agreed to on the following division:—

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to a Legislative Committee.

ATTEST

ROBERT MARLEAU
Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mardi 7 juin 1988:

La motion de M. Mazankowski, appuyé par M. Lewis,—Que le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

mise aux voix, est agréée par le vote suivant:—

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes
ROBERT MARLEAU



MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JUNE 13, 1988

(1)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public, met at 3:37 o'clock p.m. this day, in room 308 W.B., for the purpose of organization.

Members of the Committee present: George Baker, Richard Grisé, Morrissey Johnson, David Orlikow, Joe Reid and Barbara Sparrow.

In attendance: From the Library of Parliament Research Branch: John Christopher, Research Officer.

Witness: From the Privatization Office: Janet Smith, Deputy Minister of Privatization and Regulatory Affairs.

Jack Ellis announced his appointment as Chairman of the Committee, in accordance with Standing Order 93(2).

The Order of Reference dated Tuesday, June 7, 1988, being read as follows:

That Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public, be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

On motion of Barbara Sparrow, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that not less than three members of the Committee are present.

On motion of Joe Reid, it was agreed,—That the Committee print 750 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

The Committee began consideration of its Order of Reference relating to Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public.

The witness made a statement and answered questions.

At 4:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, JUNE 14, 1988

(2)

The Legislative Committee on Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public, met at 4:01 o'clock p.m. this day, in room 269 W.B., the Chairman, Jack Ellis, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 13 JUIN 1988

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, tient aujourd'hui à 15 h 37, dans la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest, sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: George Baker, Richard Grisé, Morrissey Johnson, David Orlikow, Joe Reid et Barbara Sparrow.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoin: Du Bureau de la privatisation: Janet Smith, sous-ministre, Privatisation et affaires réglementaires.

Jack Ellis annonce sa propre nomination à la présidence du Comité, conformément aux dispositions du paragraphe 93(2) du Règlement.

Lecture de l'ordre de renvoi du mardi 7 juin 1988 est donnée en ces termes:

Que le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

Sur motion de Barbara Sparrow, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des réunions, à recevoir des témoignages et à en permettre l'impression en l'absence du quorum, pourvu qu'au moins trois membres du Comité soient présents.

Sur motion de Joe Reid, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public.

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

À 16 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 14 JUIN 1988

(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, se réunit aujourd'hui à 16 h 01, dans la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Jack Ellis, (*président*).

Members of the Committee present: Richard Grisé, Morrissey Johnson, David Orlikow, Joe Reid and Barbara Sparrow.

In attendance: From the Library of Parliament Research Branch: John Christopher, Research Officer.

Appearing: The Honourable Don Mazankowski, Deputy Prime Minister and Minister responsible for Privatization.

Witness: From the Office of Privatization and Regulatory Affairs: Janet Smith, Deputy Minister.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Monday, June 13, 1988, Issue No. 1*).

The Minister made a statement and, assisted by the witness, answered questions.

At 5:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

G.A. (Sandy) Birch
Clerk of the Committee

Membres du Comité présents: Richard Grisé, Morrissey Johnson, David Orlikow, Joe Reid et Barbara Sparrow.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Comparait: L'honorable Don Mazankowski, vice-premier ministre et ministre chargé de la privatisation.

Témoin: Du Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires: Janet Smith, sous-ministre.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public (*voir Procès-verbaux et témoignages du lundi 13 juin 1988, fascicule n° 1*).

Le Ministre fait une déclaration, puis lui-même et le témoin répondent aux questions.

À 17 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
G.A. (Sandy) Birch

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Monday, June 13, 1988

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le lundi 13 juin 1988

• 1537

The Chairman: Ladies and gentlemen, I see a quorum. I am going to begin by making a brief statement, which will be right off the top of my head. There are a few things I would like to do. I am sorry that the member from the Liberal Party is not here yet, but I will perhaps have a chat with him when he does get here.

There have been some suggestions made, which you will see on the notice for the meeting today, having to do with briefing, and I will talk to you about that in a very few moments.

While I was in conversation with the clerk, and since the clerk and I have worked together in the past and I have full confidence in him, we made a few decisions that we did not have an opportunity to discuss with the committee. Those of you who have worked with me in the past will know that I do not normally do that. So we will either ratify those decisions, or if you object to those decisions we will change them.

We all know that during June we are going to be extremely busy. This is a very short bill, and the purpose of the bill is even shorter. I would like to ask if all of you would attempt to be here at the exact hour of the starting of the committee, and I will guarantee to you that I will get you out of here on time. I say this as fair warning, that if I get sufficient members here by the announced opening of the meeting I intend to start, and we shall not back up.

Secondly, I have chaired a number of committees. Some of you have sat with me before, others have not. I tend in chairing committees to be a little less formal than some. My purpose in doing so is to see if we cannot agree more quickly. I am pleased that on this committee, as I see the list, we have none of what I would call "radicals" from the House of Commons. Those of us who have sat here for a few years—David Orlikow perhaps longer than any of us—would recognize that in all parties there are some radicals who tend to go on at great length. I am pleased that this committee is made up of very reasonable members, and perhaps because of that we can move along expeditiously.

You will find, and I say this to the members on the government side, that I tend to allow the opposition members just that little extra time in speaking. Obviously a committee is a place where they have an opportunity to express any opposition they have to a bill. Providing they do not abuse it, I will see that they get just that little extra time.

Le président: Mesdames et messieurs, nous avons le quorum. Je vais commencer par une petite déclaration, tout à fait spontanée et improvisée. Il y a quelques petites choses que j'aimerais faire. Je regrette que le représentant du Parti libéral ne soit pas encore là, mais je lui ferai un petit topo quand il arrivera.

Plusieurs suggestions ont été faites. Comme vous avez pu le constater en lisant l'avis de convocation, il est prévu que la réunion d'aujourd'hui soit consacrée entre autres à une séance d'information, et j'y reviendrai dans quelques instants.

Avec le greffier, greffier avec lequel j'ai déjà travaillé et qui a toute ma confiance, nous avons pris quelques décisions sans avoir consulté au préalable les membres du Comité. Ceux qui ont déjà travaillé avec moi sauront que ce n'est pas dans mes habitudes. Je vais donc vous demander soit de ratifier ces décisions, soit de les modifier si elles ne vous plaisent pas.

Nous savons tous que le mois de juin va être à tout le moins très chargé. Ce projet de loi est très court, et son objet est encore plus court. Si tout le monde veut bien essayer d'arriver exactement à l'heure, je peux vous garantir que les réunions se termineront également à l'heure prévue. Je vous avertis gentiment que si le nombre de députés requis au début de la séance est présent, mon intention est de commencer, et il ne sera pas question de revenir en arrière.

Deuxièmement, j'ai présidé un certain nombre de comités. Certains d'entre vous ont déjà siégé avec moi, d'autres non. J'ai tendance à présider les comités d'une manière un peu moins formelle que certains autres. Si je le fais, c'est pour faciliter le dialogue, afin de parvenir plus rapidement à un accord. Je suis heureux de constater que sur la liste des membres de ce Comité ne figure aucun des «radicaux» de la Chambre des communes. Ceux d'entre nous qui siègent ici depuis quelques années—David Orlikow depuis le plus longtemps, peut-être—admettront que dans tous les partis, il y a des radicaux qui ont tendance à se lancer dans de grands discours. Je suis heureux de constater que ce Comité est constitué de membres très raisonnables et, pour cette raison, nous devrions aboutir rapidement.

Vous constaterez, et ceci s'adresse aux députés du gouvernement, que j'ai tendance à donner un temps de parole un petit peu plus long aux membres de l'opposition. De toute évidence, c'est en comité qu'ils ont la possibilité d'exprimer leur opposition aux propositions de loi. À condition qu'ils n'en abusent pas, je veillerai à ce qu'ils aient ce petit temps de parole supplémentaire.

[Texte]

[Traduction]

• 1540

Having said all of that, there are a few things we have to do technically to get this committee under way. The first is that I have to read to you a letter written to myself.

Pursuant to Standing Order 93(2), this is to confirm your appointment as Chairman of the Legislative Committee on Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public.

It was signed by the Deputy Speaker, Marcel Danis.

Having done that, we now have to hear from the clerk as to the order of reference.

The Clerk of the Committee: Extract from the *Votes and Proceedings* of the House of Commons of Tuesday, June 7, 1988:

And the question being put on the motion of Mr. Mazankowski, seconded by Mr. Lewis, that Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public, be now read a second time and referred to a Legislative Committee; it was agreed to on the following division. . . Accordingly, the Bill was read a second time and referred to a Legislative Committee.

The Chairman: Thank you very much. The next item of routine business is the printing when there is not a quorum present, and that authorizes us to—

Mr. Reid: Printing?

The Chairman: Yes, printing, because we can hear witnesses, Mr. Reid, when there is not a quorum present. The usual procedure is that providing there are three members of the committee in attendance, we can hear witnesses and print the text of the discussion. That is standard.

Mrs. Sparrow: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: David, you do not have a problem with that, do you?

Mr. Orlikow: I would prefer, of course, if the motion said one of the three shall be a member of the opposition.

The Chairman: If I had your word as a gentleman that you would be here for every meeting, I would have that included. But I have known members to stay away, so I think I have to take it as it was put forward.

The next one is the number of copies we print. Could I have a motion, please, that we print the normal 750 copies?

Mr. Reid: I so move.

Motion agreed to.

Cela dit, certains détails techniques doivent être réglés pour que nous puissions commencer nos travaux. Premièrement, il faut que je vous lise une lettre qui m'a été adressée.

Conformément à l'article 93(2) du Règlement, ceci confirme votre nomination comme président du Comité législatif sur le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public.

C'est signé par le vice-président, Marcel Danis.

Cela fait, il y a maintenant l'ordre de renvoi que doit nous lire le greffier.

Le greffier du Comité: Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mardi 7 juin 1988:

La motion de M. Mazankowski, appuyé par M. Lewis— Que le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un comité législatif—mise aux voix, est agréée par le vote suivant. . . En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déferé à un comité législatif.

Le président: Merci beaucoup. Vient ensuite l'autorisation d'impression à défaut de quorum, à condition. . .

M. Reid: L'impression?

Le président: Oui, l'impression, car nous pouvons entendre des témoins, monsieur Reid, à défaut de quorum. La procédure habituelle est qu'à condition que trois membres du Comité soient présents, nous pouvons entendre des témoins et imprimer le texte de cette discussion. C'est la norme.

Mme Sparrow: Je le propose.

La motion est adoptée.

Le président: David, cela ne vous pose pas de problème, n'est-ce pas?

M. Orlikow: Bien entendu, je préférerais que la motion stipule qu'un des trois doit être membre de l'opposition.

Le président: Si vous me juriez sur votre honneur de gentilhomme d'être présent à toutes les réunions, je l'inclurais. Malheureusement, les exemples de députés absents ne manquent pas, et il m'est donc impossible de modifier cette motion.

Ensuite, il y a le nombre d'exemplaires à imprimer. Quelqu'un pourrait-il proposer que nous imprimions les 750 exemplaires habituels?

M. Reid: Je le propose.

La motion est adoptée.

[Text]

The Chairman: Thank you. The document that was sent out to you said there would be a briefing session. This is the point at which I am in your hands. There need not be a briefing session if you do not want to have one, but it seemed like a reasonable time to have a briefing session. May I suggest to you that as we discuss this, if we have a briefing session this afternoon, we are able to have the minister with us tomorrow afternoon.

Since Thursday will almost entirely be taken up by Chancellor Kohl's visit, I suggest we might look at having the responsible officials from Air Canada here a week from tomorrow morning—Tuesday morning. Perhaps later this afternoon... or if Mr. Baker would prefer that Russ make the decision from your party with respect to witnesses, we could meet later this week to briefly discuss who might come as witnesses.

Mr. Reid: I wonder, Mr. Chairman, if I could raise two other items before we get into the substance of the bill and the concern of this committee. One, is it understood that a quorum is four, including the Chair, or four and the Chair is extra?

The Chairman: No, it is four including the Chair. I think that has been established now.

Mr. Reid: All right. Secondly, is this not the time to appoint a research officer or a research member for the committee?

The Chairman: I am just a little bit ahead of you. I have taken the liberty of requesting the research officer on my right. I have worked with John now for some 15 years. I know of no one who has more background in transport matters than this gentleman.

Mr. Reid: Does the Chair need any confirmation motion?

The Chairman: Mr. Clerk, do I need a confirmation motion?

The Clerk: No.

The Chairman: Apparently I can act on my own, and I certainly did in this case, Mr. Reid.

• 1545

Mr. Reid: I have a third thing, and then I will drop it, Mr. Chairman. Have we a time limit within which we must hear the witnesses and report back?

The Chairman: There is no time limit. That is one of the points I would like to discuss when we meet in camera, part of the opening remarks that I perhaps should have made. Where we can, when we sit in committee without publication—in camera, in other words—I would like to suggest that any of the members of the committee be available to be present. I will of course not hold a committee meeting to select witnesses and that sort of thing without hearing from the opposition members. That

[Translation]

Le président: Merci. L'avis qui vous a été envoyé parle d'une séance d'information. C'est maintenant que c'est à vous de décider. Cette séance d'information n'est pas obligatoire si vous n'en voulez pas, mais il nous a semblé que cette réunion s'y prêtait fort bien. Avant d'en discuter, et peut-être de reporter cette séance à cet après-midi, permettez-moi de vous signaler que nous entendrons le ministre demain après-midi.

Étant donné que toute la journée de jeudi sera pratiquement prise par la visite du chancelier Kohl, je suggérerais que nous décidions d'entendre les responsables d'Air Canada demain en huit—mardi matin. Peut-être que plus tard cet après-midi... ou si M. Baker préfère que ce soit Russ qui prenne la décision pour son parti quant aux témoins, nous pourrions nous réunir un peu plus tard cette semaine pour discuter brièvement de cette liste de témoins.

M. Reid: Monsieur le président, j'aimerais poser deux petites questions avant d'entrer dans le vif du sujet de notre étude. Premièrement, le quorum est-il de quatre, y compris le président, ou de quatre plus le président?

Le président: Non, il est de quatre, y compris le président. C'est la norme maintenant établie.

M. Reid: Très bien. Deuxièmement, n'est-ce pas maintenant le moment de nommer un documentaliste ou un chercheur attaché au service de notre Comité?

Le président: J'ai un tout petit peu d'avance sur vous. J'ai pris la liberté de requérir les services de l'agent de recherche à ma droite. Cela fait maintenant près de 15 ans que je travaille avec John. Je ne connais personne qui connaisse mieux les questions de transport que lui.

M. Reid: La présidence a-t-elle besoin d'une motion de confirmation?

Le président: Monsieur le greffier, ai-je besoin d'une motion de confirmation?

Le greffier: Non.

Le président: Apparemment, je peux agir de mon propre chef, et c'est certainement ce que j'ai fait dans ce cas, monsieur Reid.

M. Reid: Une troisième question, et j'en aurai fini, monsieur le président. Y a-t-il une date limite pour l'audition des témoins et le renvoi du projet de loi à la Chambre?

Le président: Il n'y a pas de date limite. C'est une des questions dont j'aimerais discuter à huis clos ou que j'aurais dû citer dans ma petite déclaration préliminaire. Lorsque nous le pourrons, lorsque nous siégerons sans publication—à huis clos, en d'autres termes—j'aimerais dire que tous les membres du Comité libres seront les bienvenus. Bien entendu, je ne tiendrai pas de réunions pour choisir les témoins, pour prendre ce genre de décisions, sans entendre le point de vue des membres de

[Texte]

is hardly fair. I would suggest to you, Mr. Reid, that we will try to deal with the bill expeditiously, but we will have to hear from the opposition as to who they want to hear by way of witnesses.

Mr. Baker, you are not really prepared to bring in a list a witnesses this afternoon, are you?

Mr. Baker: No.

The Chairman: We will wait until Mr. MacLellan is here to ask him to do that. That is hardly fair for a substitute member. We appreciate your sitting in this afternoon when Russ was called away, and this meeting is therefore extraordinary in that regard.

Mr. Reid: Can it be understood then, Mr. Chairman, that there will be a steering committee meeting to resolve the list of witnesses to be called?

The Chairman: That was my point, Mr. Reid. When the steering committee meeting is called—and I will call a steering committee meeting this week—I will ask that any members who wish can sit in on it. Rather than taking the two opposition members and trying to pick two or three of the government members to sit in, I think we will take it that any government members who wish to sit in may sit in.

Mr. Grisé: It is not the first time I sit at a legislative committee, and we have quorum and we have members from all three parties. Before going to an organizational or briefing session, why should we not try, as Mr. Reid proposed, to set up a proposed reporting date first and then try to set up which witnesses we want at this committee? If there is an agreement on these two matters, then why not try to set up the scheduled meetings right now? I do not see why you have to call another meeting of the steering committee. I believe this meeting today was set up for the purpose of trying to deal with witnesses and, hopefully, with the proposed reporting date.

The Chairman: In fairness, Mr. Grisé, I have to say you are wrong on two counts. First, the purpose of the meeting today is strictly organizational, and that is all we would normally do today. Second, the purpose of the meeting today is not to set up a date for reporting.

I would hope—but not to denigrate Mr. Baker, he knows that—when we have the full-time member of the Liberal Party present we could come to some agreement like that without too much difficulty. I have worked with Mr. MacLellan and Mr. Orlikow before, and I think we will find that we have some co-operation once we get into the swing of it. But to try to force a meeting today when Mr. MacLellan is not here would be wrong, and if you are prepared, I think we should hear the department's story today and be prepared to hear the minister tomorrow, and then move on to a steering committee meeting and on to Air Canada, starting Tuesday.

[Traduction]

l'opposition. Ce ne serait pas juste. Monsieur Reid, nous voudrions régler le sort de ce projet de loi le plus rapidement possible, mais il faut que l'opposition nous informe sur le genre de témoins qu'elle veut entendre.

Monsieur Baker, vous n'êtes pas prêt à nous communiquer une liste de témoins cet après-midi, n'est-ce pas?

M. Baker: Non.

Le président: Nous attendrons que M. MacLellan soit là pour lui demander de le faire. Ce n'est pas très juste de le demander à un remplaçant. Nous vous remercions d'avoir remplacé Russ, qui a été appelé ailleurs cet après-midi, et dans cette mesure, cette réunion est par conséquent extraordinaire.

M. Reid: Pouvons-nous donc être assurés, monsieur le président, qu'il y aura une réunion du comité directeur pour résoudre cette question des témoins?

Le président: C'était ce que j'allais dire, monsieur Reid. Lorsque la réunion du comité directeur sera fixée—je réunirai le comité directeur cette semaine—je demanderai à tous les membres qui le souhaitent d'y participer. Plutôt que de choisir deux membres de l'opposition et d'essayer de choisir deux ou trois membres du gouvernement, nous accepterons tous les membres du gouvernement qui souhaitent y participer.

M. Grisé: Ce n'est pas la première fois que je suis membre d'un comité législatif, et nous avons le quorum et des représentants des trois partis. Avant de tenir une séance d'organisation ou une séance d'information, pourquoi ne pas essayer, comme M. Reid l'a proposé, de commencer par fixer une date de renvoi, puis de choisir les témoins que nous voulons entendre? Si nous nous mettons d'accord sur ces deux questions, pourquoi ne pas essayer dès maintenant de fixer notre calendrier de réunions? Je ne vois pas la nécessité d'une réunion du comité directeur. Sauf erreur, la discussion d'aujourd'hui devait porter sur les témoins et, accessoirement, sur la date de renvoi.

Le président: Je m'excuse, monsieur Grisé, mais vous avez tort, deux fois. Premièrement, il s'agit aujourd'hui d'une séance d'organisation et, normalement, c'est tout ce que nous devrions faire. Deuxièmement, la réunion d'aujourd'hui n'a pas pour objet de fixer une date pour le renvoi à la Chambre.

J'ai bon espoir—ceci dit sans vouloir dénigrer M. Baker, il le sait—que lorsque le membre à plein temps du Parti libéral sera présent, nous pourrions parvenir à un accord de ce genre sans trop de difficultés. J'ai déjà travaillé avec M. MacLellan et avec M. Orlikow, et vous verrez qu'une fois en route, nous pourrions compter sur leur coopération. Par contre, essayer d'imposer une réunion aujourd'hui, alors que M. MacLellan est absent, ne serait pas bien, et si vous êtes prêts, je crois que nous devrions entendre les commentaires du ministre aujourd'hui et le ministre demain, puis tenir une réunion du comité directeur et entendre les représentants d'Air Canada mardi en huit.

[Text]

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, I do not know how we can set a date for finishing when we have not discussed the number of witnesses. I do not know how many witnesses the government wants to call. I do not know how many witnesses the Liberals want to call. I have a list of about eight witnesses. So there is that question. There is also the question that we have had requests from various cities from people who feel very strongly on this and would like the committee to travel. So we have to discuss that.

• 1550

The Chairman: Yes.

Mr. Orlikow: It seems to me that to set a date when we have not dealt with those two questions is, to say the least, premature.

The Chairman: Thank you, Mr. Orlikow. That is the reason why I want to hold this steering committee meeting.

Mr. Clerk: I understand from the orders regarding the chancellor's visit that we are hearing the chancellor at 11 a.m. on Thursday, business is then suspended until the 2 p.m. Question Period, and we go through the balance of the day as a routine day.

If that is the case, Mr. Orlikow, would you have any problem coming Thursday afternoon for a steering committee meeting?

Mr. Orlikow: No problem.

The Chairman: Members of the government side, what would you think? Thursday afternoon, Mr. Johnson?

Mr. Johnson: What time?

The Chairman: I would think 3.30 p.m., the standard time, for perhaps an hour. We could settle the questions that are starting to arise.

Mr. Reid: Would that be normal committee time?

The Chairman: Yes, it would be normal committee time.

Mr. Reid: Should the steering committee be outside of the committee time, then, so we can get on with the business?

The Chairman: Yes.

Mr. Johnson: Is it possible to move it a bit ahead of 3.30 p.m.?

The Chairman: If it is a help to you, Mr. Johnson, then I will check with the others and see.

Mr. Orlikow: I have a commitment that will take me until about 4 p.m. I would be willing to meet from 4 p.m. until 6 p.m.

Mr. Johnson: What about in the morning?

The Chairman: In the morning if you wish. Ahead of the chancellor's being here?

[Translation]

M. Orlikow: Monsieur le président, je ne vois pas comment nous pouvons fixer une date limite alors que nous n'avons pas encore discuté le nombre de témoins. Je ne sais combien de témoins le gouvernement veut entendre. Je ne sais combien de témoins les Libéraux veulent entendre. J'ai moi-même une liste d'environ 8 témoins. Il y a donc cette question. Il y a aussi ces demandes qui nous sont parvenues de plusieurs villes dont les habitants sont très concernés et qui aimeraient que notre Comité leur rende visite. Il faut donc également en discuter.

Le président: Oui.

M. Orlikow: Il me semble que fixer une date alors que nous n'avons pas encore réglé ces deux questions est, pour le moins, prématuré.

Le président: Merci, monsieur Orlikow. C'est la raison pour laquelle je veux tenir cette réunion du comité directeur.

Monsieur le greffier, je crois comprendre, d'après le programme concernant la visite du chancelier, que nous l'entendrons à 11 heures jeudi, les travaux de la Chambre étant alors suspendus jusqu'à la période des questions, à 14 heures, pour reprendre ensuite les travaux habituels.

Si tel est le cas, monsieur Orlikow, participer jeudi après-midi à une réunion du comité directeur vous poserait-il un problème?

M. Orlikow: Pas de problème.

Le président: Que pensent les députés du gouvernement? Jeudi après-midi, monsieur Johnson?

M. Johnson: À quelle heure?

Le président: À 15h30, à l'heure normale, pour peut-être une heure. Nous pourrions régler les questions qui commencent à se poser.

M. Reid: À l'heure normale des réunions de comités?

Le président: Oui, à l'heure normale des réunions de comités.

M. Reid: Le comité directeur pourrait-il tenir sa réunion avant, afin que nous puissions commencer à l'heure?

Le président: Oui.

M. Johnson: Est-il possible de nous réunir un peu avant 15h30?

Le président: Si cela vous arrange, monsieur Johnson, je vérifierai auprès des autres.

M. Orlikow: Je suis pris jusqu'à 16 heures. Je serais prêt à siéger de 16 heures à 18 heures.

M. Johnson: Et le matin?

Le président: Le matin, si vous voulez. Avant la visite du chancelier?

[Texte]

Mrs. Sparrow: Say 8 a.m. to 9 a.m.

The Chairman: I think we could meet at 9 a.m. without any difficulty. These Newfoundlanders do not mind getting up early. Their mental clock is always—

Mrs. Sparrow: Let us start at 8 a.m.

The Chairman: Mr. Orlikow, could you be available on Thursday morning?

Mr. Orlikow: Yes. At what time?

Mrs. Sparrow: Let us go for 8 a.m.

The Chairman: Is 8 a.m. too early, seriously?

Mrs. Sparrow: No, 8 a.m. This is organization.

The Chairman: This is the steering committee that will deal with witnesses and scheduling of meetings.

Mrs. Sparrow: I think we should start at 8 a.m. so we can rectify and settle on all the witnesses we will hear. We can plan our agenda and we can know just how long we are going to be involved.

The Chairman: I have no problem with 8 a.m. if the members of the committee have no problem with it.

Can you speak for Mr. MacLellan?

Mr. Baker: I am sorry; I missed that, Mr. Chairman.

The Chairman: The government members are saying they would like to start quite early, say 8 a.m. I have no problem—

Mr. Baker: At 8 a.m. the Parliamentary Restaurant opens. You could book a room there and pay for it from the committee's expenses. We could have a working breakfast from 8 a.m. to 9 a.m. or 9.30 a.m.

Mr. Grisé: I do not agree with that.

Mr. Baker: Would that be a good idea, Mr. Chairman, or does the government think that is a bit exorbitant?

The Chairman: I will undertake to pay for breakfast if everyone wants to come.

Mr. Grisé: We have coffee in every committee room.

Mr. Baker: You should not drink coffee.

Mr. Grisé: If you want to put jelly on your piece of paper, gosh... I do not believe that the purpose of the committee is to have lunch or breakfast. The purpose of the committee is to deal with the bill and that meeting is to deal with the agenda.

The Chairman: We will send out a notice for 8 a.m., and George will see that there is something there for you

[Traduction]

Mme Sparrow: Disons de 8 heures à 9 heures.

Le président: Je crois que nous pourrions nous réunir à 9 heures sans aucune difficulté. Se lever de bonne heure ne dérange pas ces Terre-Neuviens. Leur horloge mentale est toujours... .

Mme Sparrow: Commençons à 8 heures.

Le président: Monsieur Orlikow, seriez-vous libre jeudi matin?

M. Orlikow: Oui. À quelle heure?

Mme Sparrow: Disons 8 heures.

Le président: Sérieusement, 8 heures, c'est trop tôt?

Mme Sparrow: Non, 8 heures. C'est une séance d'organisation.

Le président: Il s'agit de la réunion du comité directeur qui réglera la question des témoins et du calendrier des réunions.

Mme Sparrow: Je crois que nous devrions commencer à 8 heures, afin de nous mettre d'accord sur tous les témoins que nous entendrons. Nous pourrions fixer notre calendrier et nous saurons alors combien de temps cela nous prendra.

Le président: Si 8 heures ne cause pas de problèmes aux autres membres du Comité, cela ne m'en cause pas à moi.

Pouvez-vous vous engager au nom de M. MacLellan?

M. Baker: Je m'excuse, je n'ai pas entendu, monsieur le président.

Le président: Les députés du gouvernement disent qu'ils aimeraient commencer assez tôt, à, disons, 8 heures. Cela ne me pose pas de problème... .

M. Baker: Le restaurant parlementaire ouvre à 8 heures. Nous pourrions y louer une salle avec l'argent du budget des dépenses du Comité. Nous pourrions avoir un petit déjeuner de travail de 8 heures à 9 heures, ou 9h30.

M. Grisé: Je ne suis pas d'accord.

M. Baker: Est-ce que ce serait une bonne idée, monsieur le président, ou le gouvernement pense-t-il que c'est un peu exorbitant?

Le président: Je m'engage à payer le petit déjeuner si tout le monde veut venir.

M. Grisé: Il y a du café dans toutes les salles de comité.

M. Baker: Vous ne devriez pas boire de café.

M. Grisé: Si vous voulez mettre de la confiture sur vos papiers, fichtre... . Je ne crois pas que notre Comité ait été constitué pour que nous prenions le déjeuner ou le petit déjeuner. Il a été constitué pour étudier ce projet de loi, et cette réunion servira à fixer notre programme de travail.

Le président: Nous enverrons un avis pour 8 heures, et George, je veillerai à ce qu'il y ait quelque chose à

[Text]

to eat—do not worry—or for Mr. MacLellan, I presume, since he will be coming, not you. Are we agreed?

Mr. Baker: Make sure we get coffee for him.

The Chairman: Coffee only for Mr. Grisé, yes. He does not get—

Mr. Grisé: I will have my breakfast prior to that.

The Chairman: All right, 8 a.m., then, Thursday—you will be notified of the room—to do the steering committee work of selecting witnesses and approving a schedule.

Mrs. Sparrow: Here.

The Chairman: Would you like to hear from the departmental people? They have provided you with a book. I think they would like to go through it. Are you prepared to hear the department?

Mr. Reid: It looks like an impressive book. Let us hear them.

The Chairman: We have some people from the department here. Can I have someone come forward?

Mrs. Sparrow: Is it tomorrow at 3.30 p.m. for the minister?

The Clerk: At 4 p.m.

• 1555

The Chairman: I am sorry, the clerk tells me it is 4 p.m. tomorrow afternoon for the minister.

Mrs. Sparrow: Does the clerk have a room, Mr. Chairman?

The Chairman: Room 269.

Janet Smith, would you like to officially begin the briefing? I suggest that we again keep it informal and as brief as possible.

Ms Janet R. Smith (Deputy Minister, Privatization and Regulatory Affairs, Treasury Board Secretariat): Thank you, Mr. Chairman. We have provided you with a briefing book. Under tab one is a set of introductory comments, which essentially I would like to go through with you and highlight some of the other parts of the book for your study.

Looking at the first page, what we have attempted to do here is to give you an overview of the company. Its activities include passenger carrying, cargo, mail and charters. There are a number of other airline-related skills and services that it provides. Its headquarters is in Montreal, Quebec, and has been since 1948. It runs scheduled services to 28 Canadian cities and 7 other North American cities. There is a map in your book that shows Canada and the U.S. and all the routes the company covers. It also has domestic connector partners, its alliances, which serve another 68 Canadian communities and 11 cities in the United States. The

[Translation]

manger pour vous—ne vous en faites pas—ou pour M. MacLellan, je suppose, puisque c'est lui qui viendra, et non pas vous. Nous sommes d'accord?

M. Baker: Assurez-vous qu'il y ait du café pour lui.

Le président: Seulement du café pour M. Grisé, oui. Il n'a pas. . .

M. Grisé: Je prendrai mon petit déjeuner avant de venir.

Le président: Très bien. Donc, à 8 heures, jeudi—le numéro de la salle vous sera communiqué—réunion du comité directeur sur la sélection des témoins et l'approbation d'un calendrier.

Mme Sparrow: Bravo!

Le président: Aimeriez-vous entendre les représentants du ministère? Ils vous ont fait parvenir un gros classeur. Je crois qu'ils aimeraient vous en faire un résumé. Êtes-vous prêts à les entendre?

M. Reid: Ce classeur est impressionnant. Écoutons-les.

Le président: Il y a quelques représentants du ministère dans la salle. Quelqu'un pourrait-il venir à la table?

Mme Sparrow: Le ministre, c'est demain à 15h30?

Le greffier: À 16 heures.

Le président: Je m'excuse, le greffier me dit que pour le ministre, c'est demain après-midi, à 16 heures.

Mme Sparrow: Est-ce que le greffier connaît le numéro de la salle, monsieur le président?

Le président: La salle 269.

Janet Smith, voudriez-vous officiellement ouvrir la séance d'information? Encore une fois, j'aimerais que ce soit aussi informel que possible et aussi bref que possible.

Mme Janet R. Smith (sous-ministre, Privatization et Affaires réglementaires, Secrétariat du Conseil du Trésor): Merci, monsieur le président. Nous vous avons fait parvenir des documents d'information. La première partie contient une série de commentaires d'introduction que j'aimerais passer en revue avec vous, puis je vous signalerai certaines des autres parties de ces documents intéressantes pour votre étude.

La première page est un survol rapide de la compagnie. Ses activités comprennent le transport de passagers, de fret, de courrier et les vols nolisés. De plus, la société vend des services et son expertise en matière d'aéronautique. Son siège social est à Montréal, au Québec, depuis 1948. Elle offre des vols réguliers dans 28 villes canadiennes et sept destinations nord-américaines. Une carte dans votre classeur vous indique toutes les destinations desservies par la compagnie au Canada et aux États-Unis. Grâce à ses partenaires, ses associés, 68 autres communautés canadiennes et 11 villes américaines sont reliées à son réseau. La société dessert également 28 villes

[Texte]

corporation also provides service to 28 cities in Europe, the Caribbean and the Far East, and express cargo to 67 destinations in the world.

* At the bottom of the page you will see that as of December 31, 1987 it had 109 aircraft. The types of them are listed for you. Its load factor in 1987, which is a ratio of passenger seat miles to seat miles flown, was 71%.

, There are approximately 22,000 employees in four different unions. The unions are listed and the number of employees in each one appear on the top of the second page. In terms of its financial profile—this is again as at December 31, 1987—it has assets of \$3.1 billion and total liabilities of \$2.5 billion. Last year it had operating revenues of \$3.1 billion, expenses of \$3 billion, and a net income of \$45.7 million.

On page 3 there is a list of the other holdings it has, the companies, the type of business they are in and the percentage. So you will see in some cases, like Air Ontario, they own 75% of it, whereas with Air B.C. they own 100% of it.

• Looking at the industry as a whole, it is composed primarily of three airlines, Air Canada, Canadian International and Wardair. Looking at Canadian International as a comparison, Canadian International, as you know, resulted from an amalgamation of Canadian Pacific, Eastern Provincial, Nordair and Pacific Western Airlines in 1987. It serves 59 Canadian cities and towns and 16 international destinations, and through its partners, another 78 communities are added. Its fleet consists of 83 aircraft, as listed, and it employs 13,100 people.

In 1987, Pacific Western Airlines, of which KAL is a subsidiary, had total assets of \$1.9 billion, total liabilities of \$1.5 billion, total revenues of \$1.9 billion and an income of \$28.4 million. The other main carrier in the business is Wardair, which was formed in 1953 as a charter airline and began scheduled service between Canada and the United Kingdom in 1986. It also started scheduled service within Canada that year. It provides service to 11 Canadian and 9 international destinations and charter service to 14 international destinations. It has 15 aircraft, as listed, and 4,100 employees. In 1987 its total assets were \$792 million, liabilities \$560 million, revenues \$519 million, and net income \$35.6 million, which was after sale of some assets, so it is a bit inflated compared with the others.

[Traduction]

en Europe, dans les Antilles et en Extrême-Orient. Le cargo express d'Air Canada dessert 67 destinations à travers le monde.

Vous pouvez voir à la page 2 qu'au 31 décembre 1987, sa flotte était de 109 appareils. Vous avez la liste des divers types d'appareils utilisés. Son taux de remplissage en 1987, le rapport passager-siège disponible par mille parcouru, était de 71 p. 100.

La compagnie compte environ 22,000 employés affiliés à quatre syndicats différents. Le nom de ces syndicats et leurs effectifs respectifs figurent à la page 2. Quant à son bilan financier—encore une fois, c'est le bilan au 31 décembre 1987—son actif total était de 3,1 milliards de dollars et le total des obligations se montait à 2,5 milliards de dollars. L'année dernière, le total de ses revenus d'exploitation était de 3,1 milliards de dollars, ses dépenses, de 3 milliards de dollars, et le revenu net, de 45,7 millions de dollars.

A la page 4 figure la liste de ses investissements dans d'autres sociétés, le nom des sociétés, le type d'activités et la participation. Vous verrez par exemple qu'elle détient 75 p. 100 du capital d'Air Ontario, alors qu'elle contrôle Air B.C. à 100 p. 100.

L'industrie aérienne canadienne compte trois compagnies principales: Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International et Wardair. Si on fait la comparaison avec Canadien International, comme vous le savez, cette compagnie est le résultat de la fusion de Canadien Pacifique, d'Eastern Provincial, de Nordair et de Pacific Western Airlines en 1987. Elle dessert 59 centres canadiens et 16 destinations internationales, auxquels s'ajoutent 78 destinations supplémentaires grâce à ses partenaires. Sa flotte est composée de 83 appareils, dont nous donnons la liste, et elle emploie 13,100 personnes.

En 1987, Pacific Western Airlines, dont les CAIL sont une filiale, avait un actif total de 1,9 milliard de dollars, un total d'obligations de 1,5 milliard de dollars, un total de revenus de 1,9 milliard de dollars et un revenu net de 28,4 millions de dollars. L'autre transporteur principal est Wardair, qui a été créé en 1953 comme compagnie de vols nolisés et dont le service régulier entre le Canada et le Royaume-Uni a commencé en 1986. Elle a également commencé son service de vols réguliers au Canada cette même année. Elle dessert régulièrement onze destinations canadiennes et neuf internationales et offre des services nolisés pour 14 destinations internationales. La flotte de Wardair comprend 15 appareils et la société emploie environ 4,100 personnes. En 1987, Wardair obtenait les résultats financiers suivants: actif total, 792 millions de dollars, total des obligations, 560 millions de dollars, total des revenus, 519 millions de dollars, et revenu net, 35,6 millions de dollars, après la vente de certains avoirs. Ce qui fait que le revenu net est quand même moins impressionnant que dans d'autres cas.

[Text]

[Translation]

• 1600

For the rules and regulations under which this industry operates, the first place to look is the National Transportation Act, which was proclaimed in this Parliament, on January 1, 1988. Key features of that act are that the objective is to look for an industry that has a low-cost, safe transportation system that serves shippers and travellers with a greater reliance on competition and market forces. It issues domestic licences to southern Canada on the basis that the applicant is Canadian—i.e., 75% Canadian-owned and controlled—it possesses a certificate from the Department of Transport as testimony that the holder is equipped adequately and is able to conduct a safe air service, and it has the required liability insurance. It provides that domestic licensees are required to give 120-day advance notice of their intention to discontinue a route or to reduce it to less than one flight a week. The Minister of Transport may provide financial assistance, if necessary, to preserve an essential airline service. Air carriers are no longer required to file tariffs with the regulatory body, but they must maintain them at their business office and have them available for public scrutiny for a minimum of three years.

The other act that is important to the industry is the Aeronautics Act, which was amended by Parliament in 1985. It encompasses all aviation, from weekend pilots to the national airlines. The law as amended was strengthened in areas of airport security, government access to pilots' and engineers' records, owner-and-operator insurance requirements, standards for airworthiness, air traffic services, navigational aids, and even medical reports for licensees. Most importantly, Transport Canada's enforcement powers have been increased and penalties for infractions have been strengthened. Under Part IV of that act the Canadian Aviation Tribunal was created, to hear appeals from administrative decisions.

To turn now to Bill C-129, the purpose of the bill is to seek parliamentary approval to transfer the shares in Air Canada from the Minister of Transport to a minister designated by the Governor in Council; to continue Air Canada under the Canada Business Corporations Act; to impose certain restrictions on the company relating to the ownership and voting of shares; and to maintain operational facilities in certain locations and the head office in Montreal. It is to enable the minister to acquire, hold, and dispose of the shares in Air Canada and to enable Air Canada to sell shares. It applies the Official Languages Act to the company. It deems the company an eligible investment for insurance, trust, and loan

Quant à la réglementation de ce secteur, il faut tout d'abord tenir compte de la Loi nationale sur les transports, qui a été adoptée par le Parlement en 1987 et est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1988. Les principales caractéristiques de cette loi sont les suivantes: l'industrie aérienne doit représenter un système de transport sans danger et à bon prix dont tireront avantage les transporteurs et les passagers, et il faut accorder une plus grande confiance aux forces du marché. L'octroi de licences pour offrir des services dans le sud du Canada s'inspire des éléments suivants: le demandeur doit être canadien (au moins 75 p. 100 du contrôle et de la propriété doivent être canadiens), avoir en main un certificat d'exploitation émis par le ministère des Transports qui assure que le détenteur possède l'équipement adéquat et peut mener en toute sécurité un service aérien, et détenir des assurances pertinentes. Les détenteurs de licences nationales doivent donner un préavis de 120 jours pour manifester leur intention de discontinuer un service ou de le réduire à moins d'un vol régulier par semaine. Le ministre des Transports peut, au besoin, fournir une aide financière pour maintenir un service aérien essentiel. Les transporteurs aériens ne sont plus tenus de déclarer leurs tarifs à un office de réglementation; par contre, ils doivent garder la liste de ces tarifs à leurs bureaux et la mettre à la disposition du public durant au moins trois ans.

L'autre loi qui s'applique au transport aérien est la Loi sur l'aéronautique, qui a été modifiée par le Parlement en 1985. La Loi sur l'aéronautique touche toute l'aviation, du pilote de weekend aux lignes aériennes nationales. La loi a été renforcée dans les domaines de la sécurité des aéroports, de l'accès gouvernemental aux dossiers des pilotes et des ingénieurs, des exigences relatives aux assurances des propriétaires et des exploitants, des normes de mérite de l'aéronautique, des services de la circulation aérienne et des aides à la navigation, et même dans le domaine des rapports médicaux sur les détenteurs de licences. Plus important encore, les pouvoirs exécutoires de Transports Canada ont été accrus et les pénalités imposées aux contrevenants ont été renforcées. En outre, la nouvelle Partie IV de la loi autorise la création d'un tribunal de l'aviation civile pour entendre et juger rapidement des appels contre des décisions administratives.

Passons maintenant au projet de loi C-129, qui vise à demander au Parlement le pouvoir de transférer les actions détenues par le ministre des Transports à un ministre désigné par le gouverneur en conseil; de maintenir Air Canada en vertu de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes; d'imposer certaines restrictions à la société concernant la propriété et les actions avec droit de vote, et de maintenir des installations d'exploitation en certains lieux déterminés et le siège social à Montréal. La loi prévoit également de conférer au ministre le droit d'acquérir, de détenir et de céder les actions d'Air Canada. Elle vise à permettre à Air Canada de vendre des actions. La Loi sur les langues officielles

[Texte]

companies and pension funds—i.e., it makes it legal for life.

• On pages 9 and 10 we have laid out the bill clause by clause and put in the highlights of it for ease of reference for you. I thought it might be useful to add a bit on how a share sale takes place. Most of you who have been involved with the various privatization bills that have come before committees related to sales that were to what we call third parties, where there was a round of bidding and then the company was sold as a block. In this case we are selling shares, so the process is somewhat different.

• The first step of course is the enabling bill before you. Shares cannot be sold under the current legislation; therefore the need for this bill. After that happens, the public share offering must be approved by provincial securities commissions, which regulate the public offering of shares.

• 1605

Following the passage of legislation, the regulatory process with the provinces has a number of steps. First of all, a preliminary prospectus is filed by Air Canada with each of the securities commissions in Canada. There is one in every province and the territories. Once the preliminary prospectus is issued, interested potential investors may contact registered securities dealers in Canada for information. Each securities commission reviews and issues a final receipt for the prospectus. The final number of shares and the share price are determined at this step. So when the securities commissions finish with it, they issue a receipt. It is only at that point that the number of shares that will be sold and the share price will be set.

The final prospectus, which is what comes out of that process, is then printed and sent to anyone who had asked for a copy of the preliminary prospectus. The shares have now been approved for sale, and interested individuals may make their purchase. The transaction is closed two or three weeks later, and the share certificates are sent out shortly after that.

After closing, Air Canada may make application so that the shares of the corporation may be traded on the Canadian stock exchanges, and you can then read what the price is in the newspaper.

That concludes my briefing, Mr. Chairman. I would be pleased to answer any questions the committee may have.

The Chairman: Mrs. Sparrow.

Mrs. Sparrow: Ms Smith, at the bottom of page 12 it says, under the heading of "Trading of Shares":

[Traduction]

devra s'appliquer également à la société. Celle-ci sera ensuite considérée comme un investissement admissible pour les compagnies d'assurance et de prêt, les sociétés fiduciaires, les régimes de retraite, etc.

Aux pages 9 et 10, nous passons le projet de loi en revue article par article et nous soulignons les points saillants, cela sous une forme facile à utiliser. J'aimerais maintenant aborder la question de la vente des actions. La plupart d'entre vous qui ont été saisis de différents projets de loi sur la privatisation ont eu affaire jusqu'à présent à des ventes à de tierces parties, à des enchères et des ventes de la société dans son entièreté. Dans le cas d'Air Canada, nous vendons les actions de la société, et le processus employé est donc quelque peu différent.

La première étape est la législation habilitante qui vous a été soumise. En effet, à l'heure actuelle, les actions ne peuvent être vendues aux termes de la loi qui régit la société. Le projet de loi s'impose donc. Ensuite, la vente de ces actions au grand public devra être approuvée par les commissions des valeurs mobilières de chaque province, commissions qui réglementent la vente de ces actions au grand public.

À la suite de l'adoption du projet de loi, le processus réglementaire qui sera entrepris auprès des provinces prévoit différentes étapes. Tout d'abord, la déposition d'un prospectus préliminaire par Air Canada auprès de chaque commission des valeurs mobilières des provinces et des territoires. Par la suite, les investisseurs potentiels pourront entrer en contact avec les courtiers en valeurs mobilières pour obtenir des informations auprès de ceux-ci. Chaque commission des valeurs mobilières étudie la question et émet un reçu final pour le prospectus. C'est à ce moment que le nombre total d'actions et le prix de celles-ci sont déterminés.

Quant au prospectus final, qui est le résultat de tout ce processus, il est imprimé et envoyé à toutes les personnes qui avaient demandé un exemplaire du prospectus préliminaire. Les actions étant maintenant prêtes pour la vente, les personnes intéressées peuvent les acheter. La transaction est conclue deux ou trois semaines plus tard, et les certificats d'action sont ensuite envoyés peu de temps après.

Après la fermeture des offres, Air Canada peut présenter une demande pour que ses actions soient transigées sur tous les marchés boursiers canadiens. La cote est alors publiée dans les journaux.

Cela termine mon exposé, monsieur le président. Je pourrais maintenant répondre à vos questions.

Le président: Madame Sparrow.

Mme Sparrow: Madame Smith, au bas de la page 14, sous la rubrique «Vente et achat des actions», on peut lire ce qui suit:

[Text]

After closing, Air Canada will make application so that the shares of the corporation may be

They will be, will they not?

Ms Smith: The exchanges decide what will be traded. If we said "will be", it would be like saying "this act will be passed and the Queen might". . . You cannot prejudge it. We cannot make them trade them.

Mrs. Sparrow: But inevitably they will be traded through the exchanges.

Ms Smith: I would expect so. Yes. For example, penny stocks that are traded in Vancouver are not traded in Toronto. That is a decision the exchanges make, and an exchange could make a decision not to trade.

Mrs. Sparrow: I understood that employees would have preference. Will it be offered to the employees prior to going on the public market?

Ms Smith: It would be offered at the same time, but there will be a special arrangement made for the employees.

Mr. Orlikow: Is there an estimate as to what the price of shares will be when they are first offered?

Ms Smith: It is too soon to tell, Mr. Orlikow. It depends very much on market conditions at the time.

Mr. Orlikow: It has been stated by people in the financial industry that because what is proposed here is just a partial privatization, the price the shares will sell for will be relatively low and that if and when the company is fully privatized there would be a sharp increase in the value of the shares so that—

Ms Smith: Everybody has a right to his opinion.

The Chairman: With respect, Mr. Orlikow, I think that is a question you would be better off putting to the minister tomorrow afternoon. I am not saying to you that it is improper to ask the deputy minister of the department that question, but it would be beyond her scope to make a pronouncement on that particular item. What we have Ms Smith here for today is to give us as much detail on the bill as is possible so we are well prepared to go into questions in the next meetings. I think that question should go to the minister.

Ms Smith: Mr. Chairman, in that respect, under tab 5 of your book, for your convenience, we have broken the bill down so that part of the bill is on the left-hand page and the clause-by-clause descriptions are on the right-hand page.

• **Mr. Orlikow:** In a number of the take-overs that have taken place in Canada and in other countries, it has been pretty evident that the companies involved in the marketing of the shares have done extremely well. In the form of commissions, or whatever you want to call their

[Translation]

Après la fermeture, Air Canada présentera une demande pour que les actions de la société puissent être transigées sur tous les marchés boursiers canadiens.

C'est bien ce qui se passera n'est-ce pas?

Mme Smith: Ce sera aux bourses d'en décider. De plus, nous ne pouvons présumer de la situation; nous ne savons pas si la loi sera adoptée et nous ne pouvons obliger les bourses à vendre les actions en question.

Mme Sparrow: Mais ne va-t-il pas de soi que les actions seront vendues en bourse?

Ms Smith: Très probablement. Certaines actions qui sont cotées à la Bourse de Vancouver ne le sont pas à Toronto. C'est une décision qui relève de la bourse elle-même.

Mrs. Sparrow: Si j'ai bien compris, les employés d'Air Canada auraient la préférence. Les actions seraient-elles offertes d'abord aux employés avant d'être offertes au grand public?

Ms Smith: Elles seront offertes aux employés d'Air Canada en même temps qu'au grand public; cependant, des dispositions spéciales seront prises en ce qui concerne les employés.

M. Orlikow: Peut-on dire quel sera le prix des actions lors de leur première émission?

Mme Smith: Il est encore trop tôt pour le dire, monsieur Orlikow, car tout dépendra de la situation du marché à ce moment-là.

M. Orlikow: Dans le secteur financier, on dit que la privatisation d'Air Canada étant une privatisation partielle, le prix des actions sera relativement bas, mais que lorsque la société sera privatisée à 100 p. 100, le prix des actions montera de façon importante, de sorte que. . .

Mme Smith: Tout le monde a droit à son opinion.

Le président: Monsieur Orlikow, il me semble qu'il s'agit là d'une question qui devrait être posée au ministre. Celui-ci témoignera demain après-midi. Il n'est pas inapproprié de poser cette question au sous-ministre; cependant, je ne crois pas qu'elle puisse se prononcer sur la question. M^{me} Smith est ici aujourd'hui pour nous donner tous les détails possibles au sujet du projet de loi, afin de nous préparer pour que nous puissions poser nos questions au cours des séances ultérieures. Je crois que la question que vous venez de poser devrait par conséquent s'adresser au ministre.

Mme Smith: Monsieur le président, à l'onglet 5, vous trouverez en regard sur la page de gauche l'article du projet de loi, avec une explication sur la page de droite.

M. Orlikow: Dans de différentes acquisitions, au Canada et dans d'autres pays, il s'est révélé que les sociétés qui ont vendu les actions ont fait des profits considérables. Elles ont gagné des millions, et dans certains cas, des dizaines de millions de dollars, sous forme de

[Texte]

participation, they have made millions, and in some cases tens of millions of dollars. Have you any idea what is likely to happen in this case?

• 1610

The Chairman: I think I can let Ms Smith answer to the extent of her knowledge with regard to those privatizations that have been put in place by the Canadian government to date, if she has any personal knowledge of that. Beyond that, I think that again is a question for the minister.

Ms Smith: If you look at other privatizations certainly there are fees for the services that we ask underwriters, legal advisers, accountants, management consultants, public relations people to undertake, and they are substantial.

Mr. Orlikow: The figure that has been used as to what privatization will bring to the company in the form of shares sold is \$300 million. Have you any information?

Ms Smith: Again, all those questions are questions that depend on the market. In the process of getting ready for a sale like this, marketing takes place while these prospectuses are being filed. If the company and its underwriters create a lot of demand then the price will be high. If they cannot create that kind of demand the price will be low. If they think the price is too low, they may decide not to sell a large block of shares. They may decide only to sell a few. So that is the amount they will get. If on the other hand there is a great deal of demand and the price is high, they may decide to sell a lot of shares. So it will depend very much. . .

That is why I put that section in here. The kinds of questions you would ask if we were doing a third-party sale, like what is the price we are getting for something like Teleglobe. . . At this stage in Teleglobe we were able to tell you what the bids were. In a public share offering you will not have that kind of information.

Mr. Orlikow: Do you have any idea of the amount of money required to purchase the new airplanes?

The Chairman: Mr. Orlikow, that is a question I think the officials from Air Canada could answer. Ms Smith is here from the department responsible for privatization and she can tell us about the bill, but I think for those details you are going to have to go to the various other witnesses as they come before us.

Mr. Orlikow: That does not bother me, Mr. Chairman, as long as members understand that these are the kinds of questions we need answers for before we come to a . . .

The Chairman: I would have anticipated that, yes.

[Traduction]

commissions, ou appelez comme vous voudrez leur participation. Avez-vous une idée de ce qui peut se passer dans ce cas-ci?

Le président: Je crois que je peux permettre à M^{me} Smith de répondre, dans la mesure de sa compétence, en ce qui a trait aux privatisations mises en oeuvre par le gouvernement du Canada jusqu'à maintenant, si elle en est personnellement au courant. Pour ce qui est du reste, je crois encore une fois qu'il s'agit d'une question pour le ministre.

Mme Smith: Dans le cas d'autres privatisations, il y a certes eu des frais pour les services rendus par les preneurs fermes, les conseillers juridiques, les comptables, les conseillers en gestion et les relationnistes, et il est vrai que ces frais sont importants.

M. Orlikow: On dit que la privatisation sous forme de vente d'actions rapportera 300 millions de dollars à la compagnie. Avez-vous des renseignements à ce sujet?

Mme Smith: Encore une fois, tout cela dépend du marché. Dans les préparatifs d'une telle vente, les efforts de marketing ont lieu pendant que les prospectus d'émission sont en train d'être publiés. Si la société et ses preneurs fermes réussissent à créer une demande importante, le prix sera élevé. Dans le cas contraire, le prix sera faible. S'ils croient que le prix est trop bas, ils peuvent décider de ne pas vendre un bloc d'actions important. Ils peuvent décider de n'en vendre que quelques-uns. Et cela représentera le montant qu'ils obtiendront de la vente d'actions. Si par contre la demande est importante et le prix élevé, ils décideront de vendre beaucoup d'actions. Tout cela dépend. . .

C'est pourquoi j'ai inclus cette section dans le document d'information. Cela peut répondre au genre de questions que vous poseriez s'il s'agissait d'une vente à une tierce partie, par exemple, le prix que nous obtenons pour une société comme Téléglobe. . . En ce qui concerne Téléglobe, à ce stade-ci, nous pouvons vous dire quels étaient les montants des offres d'achat. Dans un appel public à l'épargne, ce genre de renseignements n'est pas disponible.

M. Orlikow: Avez-vous une idée du montant requis pour acheter les nouveaux avions?

Le président: Monsieur Orlikow, je crois qu'il s'agit d'une question que vous pourriez poser aux représentants d'Air Canada. M^{me} Smith vient du ministère responsable de la privatisation et elle peut nous expliquer le projet de loi, mais je crois que vous allez devoir vous adresser à d'autres témoins afin d'obtenir des détails de ce genre.

M. Orlikow: Ça m'est égal, monsieur le président, pourvu que les autres membres comprennent bien qu'il nous faut des réponses à ce genre de questions avant de pouvoir en venir à . . .

Le président: Oui, je m'y attendais.

[Text]

Mr. Johnson: I would think the price will all depend on whoever the brokerage company is going to be, as Ms Smith said, and the prospectus when it comes out, how many million shares are going to be offered, and at what price they can be offered—obviously if there were a million shares, they would have to be a hell of a lot higher than if there were several millions of shares put on the market—and what the demand is.

The Chairman: I think that is an answer the minister will probably give us.

Mr. Johnson: Would the investment Air Canada has in other companies still be held in the new company—what I call the public company—on the stock market, or would there be any decision made to sell off any of the interest in other companies Air Canada presently has shares in?

Ms Smith: If there would be, it would be Air Canada that would make that decision. Under the Financial Administration Act parent Crown corporations can buy and sell subsidiaries with an Order in Council.

From our point of view, what we are asking power to do is to sell Air Canada, which includes all of its subsidiaries as of the date of sale. So if they do not buy or sell anything, that all goes with the sale.

• 1615

The Chairman: I would suggest to you, Mr. Johnson, that the executive of Air Canada would take the same corporate decisions as they have taken in the past to add to or delete from their holdings, and the fact that it is a semi-private company would not really reflect in that decision.

Mr. Johnson: The only reason I asked that, Mr. Chairman, is that if it were merely a means of Air Canada's raising money at the present time, obviously some of those companies they have here are fairly good companies in which to have holdings. If they just wanted to raise an amount of money, as Mr. Orlikow has referred to, they could obviously sell off some of that now to raise money. That is the only reason I asked the question.

Mrs. Sparrow: Ms Smith, I want to congratulate you on this book you have put together. It is excellent, and it certainly will make our job a little bit easier. All the information is right there, and I thank you very much.

Ms Smith: Thank you.

The Chairman: I would like to say also that this is probably the most extensive briefing book I have ever seen on a bill, certainly one like this.

Mr. Grisé: If I may add to that, Mr. Chairman, it is a rare time at a committee that a complete document is presented

dans les deux langues officielles en même temps. Et je tiens à vous remercier.

Des voix: Ah! Ah!

[Translation]

M. Johnson: J'imagine que le prix dépendra de la maison de courtage, comme l'a fait valoir M^{me} Smith, et le prospectus d'émission, lorsqu'il sera publié, le nombre d'actions offert, le prix d'offre—bien sûr, s'il n'y avait qu'un million d'actions, elles seraient beaucoup plus dispendieuses que s'il y en avait plusieurs millions sur le marché—enfin, l'importance de la demande.

Le président: Je crois que c'est ce que le ministre nous répondra.

M. Johnson: Est-ce que les actions qu'Air Canada détient dans d'autres compagnies continueront à être détenues par la nouvelle compagnie—ce que j'appelle la compagnie publique—sur le marché boursier, ou est-ce qu'on pourrait décider de vendre les parts qu'Air Canada détient dans d'autres sociétés?

Mme Smith: Ce serait à Air Canada de prendre une telle décision. Selon la Loi sur l'administration financière, les sociétés de la Couronne mères peuvent acheter et vendre des filiales si elles obtiennent un décret du conseil.

De notre côté, ce que nous demandons, c'est le pouvoir de vendre Air Canada, ce qui comprend toutes ses filiales au moment de la vente. Or, si la société n'achète ou ne vend rien, tout sera compris dans la vente.

Le président: Monsieur Johnson, je vous répondrais que les dirigeants d'Air Canada prendront les mêmes décisions que par le passé en ce qui concerne l'achat ou la vente de leurs biens; le fait qu'il s'agit d'une compagnie partiellement privatisée ne changerait rien à cette décision.

M. Johnson: J'ai posé cette question, monsieur le président, simplement pour faire valoir qu'Air Canada détient des actions dans des sociétés fort intéressantes; donc, s'il ne s'agissait que d'obtenir des fonds, comme l'affirmait M. Orlikow, Air Canada n'aurait qu'à vendre certaines de ses actions ou de ses filiales. C'était simplement pour indiquer cela que j'ai posé cette question.

Mme Sparrow: Madame Smith, je tiens à vous féliciter pour le document que vous avez produit. Il est excellent, et je suis certaine qu'il nous allégera la tâche. Tous les renseignements voulus y sont inclus, et je vous en remercie beaucoup.

Mme Smith: Merci.

Le président: Je voudrais ajouter qu'il s'agit probablement du document d'information le plus complet que j'aie jamais vu concernant un projet de loi.

M. Grisé: Monsieur le président, permettez-moi de signaler qu'il est très rare qu'un comité reçoive un document complet

in both official languages at the same time. I wish to thank you for that.

Some hon. members: Oh! Oh!

[Texte]

M. Grisé: C'est très important! Je vous en remercie sincèrement. C'est une excellente présentation également.

The Chairman: Now, Miss Smith, do you want to give us anything else on this?

Ms Smith: No, I think that is it. You can see by the table of contents what is in there. And if there is any other help the department can give you, just ask us.

The Chairman: It is an exceptionally complete briefing book. I think with this we will be able to work our way through the bill.

Ms Smith: You might find the information under tab 11 interesting. It shows you what other airlines in the world are partially state-owned. There has been a fair bit of discussion about partial ownership, and you can see that there are quite a few.

Mr. Grisé: On this particular matter regarding the other airlines in these other countries, is it the air carrier that manages the whole system or is the government involved in the daily administration of the airline?

Ms Smith: I do not think any of them is involved in the daily administration, but if you turn to the page that is sort of sideways, we tried to get some information about some of them. You can see that in Swissair, for example, the majority of the board is appointed by the government. There is no requirement for the board to report, but budgets and plans are submitted. Alitalia is owned by a state-owned holding company, which appoints the board. Sabena was appointed by the government. Air France was appointed by the government. There is just a selection there.

Mr. Johnson: I wonder, Mr. Chairman, if there is any information available regarding any evidence that those partially privatized companies might be paying to their shareholders.

Ms Smith: We could try to get that from the various embassies.

The Chairman: If you do, perhaps you would convey it either through the clerk or through Mr. Christopher, and we will see that members of the committee get it in both languages and in full detail.

We will adjourn until tomorrow afternoon at 4 p.m. promptly, please. We will hear the minister at 4 p.m. tomorrow. Thank you very much. The committee is adjourned.

[Traduction]

Mr. Grisé: That is very important, and I wish to thank you sincerely. The format is also excellent.

Le président: Avez-vous autre chose à ajouter, madame Smith?

Mme Smith: Non, je crois que c'est tout. La table des matières vous indique tout ce que le document contient. Si le ministère peut vous être utile d'autres façons, n'hésitez pas à communiquer avec nous.

Le président: C'est vraiment un document d'information exceptionnellement complet. Je crois qu'avec ceci, nous allons pouvoir étudier le projet de loi de façon très efficace.

Mme Smith: L'information contenue à l'onglet 11 peut vous intéresser. On y indique quelles autres lignes aériennes dans le monde sont des sociétés d'État en partie. La question de la privatisation partielle a fait couler beaucoup d'encre, et vous pouvez voir que c'est assez fréquent.

M. Grisé: En ce qui concerne les lignes aériennes dans d'autres pays, est-ce que la ligne elle-même administre le système entier, ou est-ce que le gouvernement du pays en question participe à l'administration quotidienne de cette ligne?

Mme Smith: Je ne crois pas que ces gouvernements interviennent dans l'administration quotidienne, mais si vous regardez la page qui est imprimée à l'horizontale, vous verrez que nous avons essayé d'obtenir des renseignements à ce sujet sur certains d'entre eux. Par exemple, dans le cas de Swissair, la majorité des membres du conseil d'administration ont été nommés par le gouvernement. Le conseil ne doit pas obligatoirement faire rapport au gouvernement, mais il doit lui présenter ses budgets et ses projets. Alitalia est la propriété d'une société de portefeuille d'État, qui nomme les membres du conseil d'administration. Les membres des conseils d'administration de Sabena et d'Air France sont également nommés par leur gouvernement respectif. Ce ne sont que quelques exemples.

M. Johnson: Monsieur le président, je me demande s'il serait possible d'obtenir des renseignements concernant les dividendes que ces sociétés partiellement privatisées versent peut-être à leurs actionnaires.

Mme Smith: Nous pourrions essayer d'obtenir ces renseignements de la part des diverses ambassades.

Le président: Si vous réussissez à le faire, je vous demanderais de transmettre ces renseignements au greffier ou à M. Christopher, et nous verrons à ce que tous les membres du Comité les reçoivent dans les deux langues officielles et de façon complète.

Nous ajournons donc jusqu'à demain après-midi, 16 heures précises, s'il vous plaît. Nous entendrons le ministre demain, à 16 heures. Merci beaucoup. La séance est levée.

[Text]

[Translation]

Tuesday, June 14, 1988

Le mardi 14 juin 1988

• 1601

The Chairman: Order. We are dealing with, as we have been, Bill C-129, having to do with the privatization of Air Canada. I am going to call it that, rather than go to the long name of the bill.

We are delighted to have with us this afternoon the Deputy Prime Minister, who is responsible for privatization and almost everything else, I guess. We welcome you here, sir. We know your interest in Air Canada over the years and all things transport, in addition to this particular item. Our staff have been passing out the notes for the remarks you intend to make. You know better than I do that we love to hear from ministers briefly, and then we will open it for questions and make the meeting as brisk as we possibly can. We sincerely welcome you here, sir. At your convenience, please begin.

Hon. Donald Frank Mazankowski (Deputy Prime Minister and President of the Queen's Privy Council for Canada): Mr. Chairman, the statement I have is quite long. If you would rather I just table it and open the meeting up. . .

The Chairman: That would be most acceptable; if you want to table it and maybe make a few off-the-cuff remarks to cover any points that you think should be covered, that would be certainly acceptable.

Mr. Mazankowski: My statement would be about 15 minutes.

Mr. Grisé: On a point of order, I would like the minister to make a full statement in front of the committee. Since it takes only 15 minutes, I think it will be very helpful for all the committee to hear the minister and a full representation.

The Chairman: A request to hear the whole statement, sir. Please go ahead.

Mr. Mazankowski: Well thank you very much, Mr. Chairman. I am delighted to be here and to have an opportunity to commence the committee hearing process on Bill C-129. In passing, may I say that from September 1984 to June 1986 I had the privilege as serving as Minister of Transport, at which time a full redrafting of the National Transportation Act was commenced and subsequently passed, which I believe laid the basis for a more competitive, more efficient, and more responsive transportation industry, which in the final analysis has improved service to customers.

The bill that your committee is now considering I believe will enable Air Canada to take better advantage of that environment. I would like to take a few minutes of your time to go over the legislation briefly and to respond to some of the issues and concerns that were raised during the course of the second reading debate. Then perhaps we can respond to some questions.

Le président: La séance est ouverte. Nous reprenons aujourd'hui notre étude du projet de loi C-129, qui porte sur la privatisation d'Air Canada. Je vous ferai grâce du long nom officiel du projet de loi.

Nous sommes heureux d'accueillir cet après-midi le vice-premier ministre, qui est ministre responsable de la privatisation et de bien d'autres choses. Bienvenue, monsieur le ministre. Nous sommes conscients de l'intérêt que vous avez manifesté au fil des ans à l'endroit des transports et d'Air Canada. Le personnel du Comité vient de distribuer le texte de votre allocution. Vous savez pertinemment que nous aimons que les ministres nous présentent de brefs commentaires. Puis nous passerons à la période des questions et nous procéderons le plus rapidement possible. Bienvenue, monsieur le ministre. Vous pourrez commencer lorsque vous serez prêt.

L'honorable Donald Frank Mazankowski (vice-premier ministre et président du Conseil privé): Monsieur le président, mon allocution est assez longue. Si vous préférez simplement l'annexer au fascicule. . .

Le président: Oui, cela nous conviendrait. Si vous le voulez, elle pourra être annexée. Vous pouvez nous faire part, si vous le désirez, des points saillants. Nous serions disposés à procéder de cette façon.

M. Mazankowski: Il me faudrait environ 15 minutes pour présenter mon allocution.

M. Grisé: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'aimerais que le ministre nous présente son allocution. Puisqu'il ne faudrait que 15 minutes, je crois qu'il serait utile que tous les membres du Comité sachent vraiment quelle est la position du ministre à cet égard.

Le président: On veut entendre toute votre allocution. Veuillez la lire.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureux de pouvoir m'adresser à vous au moment où vous entamez vos délibérations sur le projet de loi C-129. Soit dit en passant, j'ai eu le privilège d'être ministre des Transports entre septembre 1984 et juin 1986; en cette qualité, j'ai supervisé la réfection de la Loi nationale sur les transports, qui a par la suite été adoptée; cette réfection rendra l'industrie du transport plus concurrentielle, plus efficace et plus attentive aux besoins des usagers; ainsi, elle pourra offrir un meilleur service à sa clientèle.

Je suis convaincu que le projet de loi que vous allez examiner permettra à la société Air Canada de tirer davantage profit de cette nouvelle situation. Je désire maintenant prendre quelques instants pour passer en revue les grandes lignes du projet de loi et pour répondre à certains des commentaires et certaines des préoccupations qui ont été soulevés lors du débat en

[Texte]

As I said in my remarks during the second reading debate, the Canadian airline industry has changed considerably over the last decade. Air Canada is no longer the only airline that can be called truly national in scope. The amalgamation of CP Air and PWA into Canadian Airlines International Limited in 1987 created a new carrier that is virtually Air Canada's equal in size and capacity. Both airlines have developed a system of regional partners and alliance carriers to act as feeders to their main routes. And with that, a new generation of 767s, 737-400s, and A-310s, along with the Canadian-developed turbo-prop equipment such as DASH-7s and DASH-8s, has come along to make airlines more efficient and more responsive to the needs of the travelling public.

And now Wardair Canada, which is rapidly transforming itself into a third national air carrier, is challenging the two major air carriers for both leisure and business travellers.

So what we have, Mr. Chairman, is an industry that serves Canadian communities more often in a more integrated manner with a greater range of services in a more competitive environment. These changes are due in large part to the economic regulatory reform undertaken by our government. Between 1984 and 1987 weekly scheduled domestic departures across the country increased by 50%, from 6,200 weekly to 9,300. That is a 50% increase.

• 1605

I think that in itself tells in large part the story of what regulatory reform has done, at least in the airline sector. It has provided greater frequency of service to more communities in the country. I really think it speaks volumes to those who think restructuring an industry through such methods as regulatory reform or privatization does nothing but reduce the level and quality of service. In fact, as you can see, quite the opposite is true.

Throughout its history, Air Canada has kept pace with changes in the industry and the evolving needs of the Canadian public. In the beginning, when the company was called Trans-Canada Air Lines and it was Canada's only national airline, it was appropriate, and indeed essential, that the government play a major controlling role through ownership of the enterprise. Today that is no longer necessary. It is more important that Air Canada be able to compete on an equal footing with Canada's other

[Traduction]

deuxième lecture du projet de loi. Je me ferai ensuite un plaisir de répondre aux questions.

Comme je l'ai déclaré lors du débat en deuxième lecture, l'industrie canadienne des transports aériens a énormément changé au cours de la dernière décennie. La société Air Canada n'est plus l'unique compagnie aérienne que l'on peut considérer comme étant véritablement d'envergure nationale. Issue de la fusion de CP Air et de PWA en 1987, la compagnie les Lignes aériennes Canadien International limitées est maintenant, à peu de chose près, l'égal d'Air Canada sur le plan de la capacité et de la grandeur. Chacune de ces deux compagnies a mis au point son propre système de partenaires régionaux et d'alliance de transporteurs afin d'alimenter ses routes principales. Une nouvelle génération de 767, de 737-400 et de A-310, ainsi que les turbopropulseurs DASH-7 et DASH-8, de conception canadienne, ont vu le jour pour maximiser l'efficacité des lignes aériennes et mieux répondre aux besoins des voyageurs.

Il ne faudrait pas non plus oublier la société Wardair, qui, en plus de devenir le troisième transporteur aérien au pays, livre une lutte endiablée aux deux principales compagnies aériennes, aussi bien sur le plan des voyages d'affaires que sur celui des voyages d'agrément.

Ainsi, monsieur le président, à l'heure actuelle, notre industrie des transports aériens dessert les collectivités canadiennes plus souvent et de façon plus uniforme, en plus d'offrir un vaste éventail de services, et ce, dans un milieu plus concurrentiel. Ces changements proviennent en grande partie de la réforme des règlements en matière économique, réforme mise de l'avant par notre gouvernement. Entre 1984 et 1987, le nombre de vols intérieurs à horaire fixe sur l'ensemble du territoire est passé de 6,200 à 9,300 par semaine, ce qui représente une augmentation de 50 p. 100.

Je crois que cela fait ressortir les avantages de la réforme de la réglementation, tout au moins dans le secteur du transport aérien. En effet, aujourd'hui, les compagnies d'aviation desservent davantage de collectivités canadiennes et elles le font plus souvent. Je crois que ces chiffres parlent d'eux-mêmes. Je pense ici à ceux qui croient que restructurer une industrie, par le biais de méthodes comme la réforme des règlements d'application ou la privatisation, ne contribue qu'à réduire la quantité et la qualité des services. Comme nous pouvons le voir, la réalité est tout autre.

Tout au long de son histoire, Air Canada a su s'adapter aux changements de l'industrie tout en continuant à répondre aux besoins sans cesse changeants de sa clientèle canadienne. A ses débuts, alors qu'elle était connue sous le nom de Lignes aériennes TransCanada et qu'elle était la seule compagnie aérienne nationale, il était normal, sinon impératif, que la compagnie soit la propriété de l'État. Cela n'est plus le cas aujourd'hui. Il est maintenant plus important de s'assurer que cette société ait l'occasion de

[Text]

national airline, Canadian Airlines International Limited. It also has to be able to compete with Wardair Canada, which clearly is becoming an aggressive competitor as it acquires more planes and increases its domestic offerings.

In 1977, when the Air Canada Act was passed, the company was given a mandate to operate in a commercial manner, to operate as it was described in subsection 7.(2) of the act. . . and I think it is very important to bear this in mind as we go through the deliberations of this bill. Subsection 7.(2) of the Air Canada Act states:

In discharging its responsibilities under this Act, the Board shall have due regard to sound business principles, and in particular the contemplation of profit.

I think that was a very important subsection, and I remember having participated in the debate at that time—I believe in this very room, sir. What that means is that public policy objectives would no longer be central to Air Canada's operations, the government would be dealing with the airline in an arm's-length way, and the airline would be operated and managed in a manner based on sound commercial business principles.

Claims were made during second-reading debate that Air Canada still has a public policy role to play in serving all parts of Canada, including sparsely populated areas. Many, many members dwelt on this; and I want to address it. I would like to point out that as we all know, as Air Canada knows, and as any good entrepreneur would know, it is in the company's own best interest to respond to the needs of its clientele. It does not need government ownership to dictate that. Government ownership of the airline is not necessary to ensure that.

The extensive route network now operated by Air Canada and its alliance partners has been established without government direction. Air Canada serves communities because it makes commercial sense to do so, not because the government has ordered it to do so. The extension of service, I think it should be noted, through the alliance partners, has increased the penetration of service under the new national transportation policy. Why? Because it just makes good business sense to do so.

To make the point in another way, I might note as well that Canadian Airlines International serves a larger number of so-called "sparsely populated areas" and points than Air Canada, and has for some time, and it is not a Crown corporation. On the basis of current 1988 data, Canadian Airlines International serves some 59 domestic points directly and 113 with its alliance carriers. Air Canada serves 28 points directly and 90 with its alliance carriers.

[Translation]

fonctionner en juste concurrence avec l'autre compagnie aérienne nationale, les Lignes aériennes Canadien International et avec la société Wardair, qui, à mesure qu'elle augmente sa flotte d'avions et le nombre de ses vols intérieurs, devient un concurrent plus menaçant.

En 1977, la Chambre adoptait la Loi constituant Air Canada et donnait à cette compagnie le mandat de devenir une société à caractère commercial et d'entreprendre des activités qui, aux termes de l'article 7.(2) de la loi. . . et je crois qu'il ne faut pas oublier cela lorsqu'on étudie le projet de loi. En effet, on précise au paragraphe 7.(2) de la Loi d'Air Canada:

En exerçant les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi, le Conseil doit respecter les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit.

Je crois que c'est un paragraphe très important et je me souviens même d'avoir participé à la discussion à l'époque—et je crois que c'était dans cette salle. Cela signifie qu'Air Canada n'était plus tenue d'assurer que ses activités respecteraient les objectifs des politiques gouvernementales, et que dorénavant, le gouvernement entretiendrait avec cette société des rapports sans lien de dépendance; la compagnie d'aviation serait administrée en fonction de principes de saine gestion commerciale.

Au cours du débat en deuxième lecture, certains parlementaires ont déclaré que, selon eux, Air Canada était toujours tenue d'assurer un rôle de premier plan dans les politiques gouvernementales en desservant toutes les régions du Canada, y compris celles à population dispersée. Nombre de députés l'ont dit, et j'aimerais maintenant leur répondre. Je tiens à faire remarquer, comme nous le savons tous, comme Air Canada le sait et comme tout bon entrepreneur devrait le savoir, qu'il est dans l'intérêt d'Air Canada de répondre aux besoins de sa clientèle et que, pour répondre à ces besoins, cette société n'est nullement forcée de demeurer une société d'État.

L'important réseau de routes qu'exploitent actuellement Air Canada et ses partenaires de l'alliance a été mis sur pied sans la participation du gouvernement. Air Canada dessert des collectivités parce qu'elle peut en retirer des bénéfices, pas pour suivre les directives gouvernementales. Grâce à la politique nationale sur les transports et aux partenaires de l'alliance, on peut maintenant offrir des services à un plus grand nombre de collectivités. Pourquoi? Simplement parce que c'est logique d'un point de vue commercial.

Il me faut également souligner que les Lignes aériennes Canadien International ont desservi, et desservent encore aujourd'hui, un plus grand nombre de centres à population dispersée qu'Air Canada. Pourtant, ce n'est pas une société de la Couronne. En examinant les derniers chiffres de 1988, on note que les Lignes aériennes Canadien International desservent 59 centres sur le territoire canadien et si l'on compte les transporteurs de l'alliance qui y sont affiliés, ce total se chiffre à 113. Quant à Air Canada, elle dessert directement 28 centres et

[Texte]

It was also asserted during the course of the second-reading debate that Canada needs a Crown-owned airline whose objective is nation-building, not profit. I would suggest that there is no reason why nation-building and profit cannot go hand in hand. Crown corporations do not have a monopoly on nation-building, and I believe Air Canada will continue to contribute to the process of nation-building as a private sector corporation as well as it has as a Crown corporation.

• 1610

To the assertions that Canada must and should have a flag carrier, Mr. Chairman, I could not agree more. Today, Air Canada and its partners serve some 45 cities in Europe, the Caribbean, the United States and the Far East, and this figure will only grow larger. Canadian Airlines International serves 90 destinations in 16 countries, and this figure is again growing. Of course, Wardair Canada now serves 9 international destinations and 14 chartered international destinations, and steady growth is expected. Here we see, Mr. Chairman, that the country has an international presence, thanks to a successful and dynamic airline industry which proudly displays the Canadian flag.

Air Canada has and will continue to serve as the flag carrier, equally as well under private ownership. I should note here, sir, that of the 17 major national air carriers in the world in fleet size, only Air Canada, Aeroflot and the Republic of China's Airline are fully state-owned.

Mr. Chairman, it has been suggested as well that the transfer of Air Canada to the private sector will somehow jeopardize airline safety. I really want to respond and take issue with this particular assertion, because I consider it to be irresponsible and mischievous, and it simply cannot go unchallenged. I would like to take the time here to shed some light on this issue, if I may. I noticed that when critics spoke out on this they really had very little fact to back that statement up. Really, when you are playing with safety, I think it is only fair that they should have the facts and the figures to back up such a statement. If not, the statement should not be made.

I have already made reference to the fact that traffic in Canada has been increasing considerably as Canadians take to the air. During this period, the aviation safety record in Canada has not only improved in relative terms but also in absolute terms. Accidents by scheduled airlines number only 5 in the last 5 years, compared to 14 in the previous 5 years.

[Traduction]

un total de 90 centres si l'on inclut les transporteurs de l'alliance.

D'aucuns ont également soutenu lors du débat en deuxième lecture que notre pays a besoin d'une compagnie aérienne d'État qui viserait non pas le profit, mais plutôt l'essor du Canada. À cela, je répondrai qu'il n'y a aucune raison pour que ces objectifs n'aient pas de pair. Les sociétés d'État n'ont nullement le monopole sur les activités visant l'essor du pays. Je crois d'ailleurs qu'Air Canada, en tant que société privée, contribuera à l'essor du Canada au même titre que lorsqu'elle était une société d'État.

Je suis entièrement d'accord avec les gens qui croient que le Canada se doit d'avoir une compagnie jouant le rôle de porte-drapeau. Air Canada et ses partenaires desservent quelque 45 villes en Europe, dans les Antilles, aux États-Unis et en Extrême-Orient, et ce chiffre ne pourra qu'augmenter. Les Lignes aériennes Canadien International desservent 90 destinations réparties dans 16 pays et, encore une fois, ce nombre s'accroît. Wardair Canada, quant à elle, offre un service en direction de neuf destinations, en plus d'offrir des vols nolisés vers 14 villes internationales. Nous pouvons donc constater, monsieur le président, que, grâce à une industrie aérienne prospère et dynamique qui arbore avec fierté les couleurs de notre pays, le Canada fait sentir sa présence au niveau international.

Une fois privatisée, Air Canada continuera d'être un porte-drapeau. Je dois rappeler ici aux membres du Comité que, des 17 compagnies aériennes comptant les flottilles d'avion les plus importantes au monde, seulement Air Canada, Aéroflot et la compagnie aérienne de la République populaire de Chine sont des sociétés d'État à part entière.

Monsieur le président, on a prétendu que la privatisation d'Air Canada pourrait compromettre la sécurité de ses usagers. Il s'agit là d'une déclaration irresponsable et basse, à laquelle il est impossible de ne pas réagir. Ces allégations sont sans aucun fondement. J'aimerais, si vous me le permettez, présenter certaines statistiques à ce sujet. J'ai remarqué que les adversaires du projet n'ont guère présenté de faits à l'appui de leurs dires. Lorsqu'ils parlent de sécurité, j'estime qu'ils devraient en toute justice appuyer leurs dires sur des faits et des chiffres. Faute de quoi, ils devraient s'abstenir de faire certaines allégations.

J'ai déjà mentionné le fait que l'augmentation du nombre de Canadiens voyageant par avion a amené un important accroissement de la circulation aérienne. Et pourtant, notre fiche en matière de sécurité aérienne démontre une amélioration tant en termes relatifs qu'absolus. En effet, on n'a compté que cinq accidents parmi les vols réguliers au cours des cinq dernières années, comparativement à 14 au cours des cinq années précédentes.

[Text]

Private sector or public sector Canadians expect safety to be a prime objective of the transportation industry. Nothing is more basic and fundamental. Indeed, many of you who participated in the study of Bill C-18, the new National Transportation Act, will know that in the preamble of the National Transportation Act its very first declaration calls for a safe network of transportation services. This commitment is spelled out and secured clearly in the act under section 3, which says:

It is hereby declared that a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost

I could go on, but I want to reiterate that the very first word in describing our transportation system in this country emphasizes and prioritizes the word "safety".

As well, Mr. Chairman, government expenditures for air transportation, including safety programs and equipment, almost tripled in the last decade. Maintenance expenditures by the major Canadian airlines have grown as well. These are healthy developments for the Canadian airline industry and for Canadians, and I am confident that this trend will continue. I want to state unequivocally that this government's commitment to high safety standards is paramount. Our objectives in this area will be achieved through laws administered by the Department of Transport.

The 1977 Air Canada Act and Air Canada's commercial orientation put the airline firmly on the course which has culminated with the legislation we are now debating. What the airline now needs to keep pace with in today's competitive environment is the access to the equity capital markets its competitors enjoy. As the company prepares to enter the 1990s, Air Canada's management must have the same options and opportunities as its Canadian and international competitors if it is to maintain its competitive position.

There are indeed, sir, some very compelling reasons why Air Canada will function more ably, in its own interests and the interests of all Canadians, as a publicly traded company. Private ownership will give Air Canada the freedom it needs to respond quickly and effectively to the demands of the market without the constraints and procedures imposed by the Financial Administration Act. New constraints will be placed upon the company, we can be sure, but these will be derived from the marketplace.

[Translation]

Tous les Canadiens, tant dans le secteur privé que dans le secteur public, s'attendent à ce que la sécurité aérienne soit l'une des principales priorités de l'industrie du transport aérien. Aucune question n'est plus fondamentale. D'ailleurs, ceux parmi vous qui ont participé à l'examen du projet de loi C-18, la nouvelle Loi nationale sur les transports, savent que les toutes premières dispositions de cette loi exigent un réseau de services de transport aérien sécuritaire. Cet engagement est clairement énoncé et garanti à l'article 3 de la loi qui dit:

Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants.

Je pourrais continuer, mais je me contenterai de répéter que le mot «sûr» est le tout premier mot utilisé pour décrire le système de transport du Canada, accordant ainsi la priorité à la sécurité.

En outre, monsieur le président, les sommes dépensées dans le domaine du transport aérien, y compris le matériel et les programmes de sécurité aérienne, ont triplé au cours de la dernière décennie. Les sommes investies par les compagnies aériennes dans les programmes d'entretien ont également augmenté. C'est un pas dans la bonne direction, tant pour les citoyens canadiens que pour l'industrie aéronautique, et je suis convaincu que la situation continuera de s'améliorer. Je tiens à souligner sans équivoque que, pour l'actuel gouvernement, les normes de sécurité en matière de transport aérien constituent une priorité absolue. Ces objectifs, nous les respectons par le biais de lois administrées par le ministère des Transports.

La loi de 1977 constituant Air Canada et la vocation commerciale de cette société font que la compagnie s'est trouvée sur une trajectoire qui culmine avec le projet de loi que nous débattons actuellement. Pour demeurer concurrentielle, la société Air Canada doit maintenant pouvoir avoir accès aux mêmes marchés du capital de risque que ses concurrents. À l'aube des années 90, les gestionnaires d'Air Canada doivent avoir les mêmes options et les mêmes possibilités que leurs compétiteurs locaux et étrangers s'ils veulent rester dans la course.

En tant que société ouverte, et pour des raisons indéniables, Air Canada sera mieux en mesure de mener à bien ses activités tout en visant son intérêt et celui de tous les Canadiens. La privatisation lui assurera la liberté de manoeuvre dont elle a besoin pour faire face sans délai et de façon efficace aux demandes du marché et ce, sans être soumise aux contraintes et aux procédures qui lui sont imposées par la Loi sur l'administration financière. La société sera assujettie à de nouvelles contraintes, mais celles-ci proviendront dorénavant du marché.

[Texte]

[Traduction]

• 1615

Second, it will give the airline the same financial flexibility and opportunities its competitors have. Those competitors, I should remind the committee, are not only domestic but international in nature as well.

Third, Air Canada's employees will have the opportunity to share in the ownership of the organization they have served with such distinction and dedication over the years. I believe that will be an important advantage for the airline. An employee share ownership plan will strengthen the already strong relationship between management and staff and help to build an even better company.

All the evidence to date indicates that the majority of Air Canada employees, from the shop room floor to the cockpit to the ticket counter, support public participation in Air Canada and are interested in buying shares in the company when they become available.

Air Canada employees support this bill because they know their rights will continue to be protected by the provisions of the Canada Labour Code regardless of the company's ownership. Furthermore, Air Canada's management has held responsibility for labour relations for many years and there is no reason to believe that labour-management relations will be altered by public participation.

Mr. Chairman, as for the concerns that have been raised about the management of the employees' pension fund, I simply want to point out that the Pension Benefit Standards Act, 1985, which strengthened pension regulations in Canada, applies to all federally regulated pension funds in Canada. The safeguards provided under this act ensure that employees' interests are not jeopardized. This act applies to Air Canada now and will apply after the change in ownership as well.

Finally, sir, this measure will offer men and women from one end of the country to the other the opportunity to participate directly in the future of Air Canada. Those who claim that Canadians should not have to buy what they already own forget the fact that real investment in a business confers on investors the right to vote on decisions affecting the enterprise and to buy and sell their shares.

Mr. Chairman, the government wants Canadians have a chance to make these decisions. The planned share offering arrangements will give Canadians, all Canadians, the opportunity to participate if they so desire.

There are a number of other important points that I believe are key elements in the legislation. First of all, Montreal's status as Air Canada's corporate headquarters is guaranteed in the bill. Also guaranteed are the operational and overhaul centres in Winnipeg, Montreal

Grâce à la nouvelle loi, Air Canada pourra se prévaloir, sur le plan des finances, des mêmes avantages et de la même flexibilité que ses concurrents qui, je me dois de vous le rappeler, ne sont pas uniquement canadiens.

Les employés d'Air Canada pourront devenir actionnaires dans une entreprise qu'ils ont servie loyalement au fil des ans. Je crois que la compagnie pourra en retirer un avantage important. En plus de consolider les assises de l'entreprise, l'adhésion des employés à un régime de participation viendra renforcer le lien étroit qui les unit déjà à la direction.

Tous les témoignages recueillis jusqu'à présent prouvent que la majorité des employés d'Air Canada, depuis les journaliers jusqu'aux pilotes en passant par les préposés aux guichets, sont en faveur d'une émission publique d'actions et qu'ils sont intéressés à s'en procurer.

Ces mêmes employés sont également en faveur du projet de loi parce qu'ils savent pertinemment que leurs intérêts seront toujours protégés par les dispositions du Code canadien du travail, quels que soient les propriétaires de la société. En plus, c'est la direction qui est responsable des questions de relations de travail depuis plusieurs années. Rien ne nous permet d'entrevoir que l'émission publique d'actions aura des répercussions négatives sur les relations dirigeants-employés.

Monsieur le président, en ce qui a trait aux questions soulevées relativement à la caisse de retraite, je désire souligner que la Loi de 1985 sur les normes des prestations de pension, qui a renforcé la réglementation relative aux pensions au Canada, s'applique à toutes les caisses de retraite sous réglementation fédérale. Les dispositions de cette loi garantissent aux employés que leurs intérêts ne seront pas compromis. Et la loi s'appliquera à Air Canada après son changement de statut de la même façon qu'elle s'y applique actuellement.

Enfin, monsieur le président, l'adoption du présent projet de loi donnera l'occasion aux Canadiens et aux Canadiennes de jouer un rôle de premier plan dans l'avenir d'Air Canada. À ceux qui prétendent que les Canadiens ne devraient pas avoir à acheter «ce qui est déjà leur», je réponds qu'ils oublient que toute personne qui investit dans une compagnie a le droit de voter lors de la prise de décisions qui auront des répercussions sur l'entreprise, et que cette même personne peut vendre ses actions ou en acheter d'autres.

Monsieur le président, le gouvernement veut donner aux Canadiens la chance de prendre part à ces décisions. L'émission d'actions planifiée permettra à tous les citoyens canadiens qui le désirent de jouer un rôle actif dans cette société.

Il existe d'autres points importants qui, à mon avis, sont des éléments clés de la loi. D'abord, le projet de loi stipule que le siège social d'Air Canada demeurera à Montréal. Par ailleurs, il garantit que les villes de Winnipeg, Montréal et Mississauga conserveront les

[Text]

and Mississauga. These conditions reflect decisions that were made by the company, again based on commercial objectives, and there is no reason to expect, as some critics charge, that they will be costly to the company. On the contrary, there is every expectation that the operational and overhaul centres will grow as the airline continues to mature and develop.

Some have suggested there should be further guarantees as to the level of employment at these centres. May I simply remind the committee that there are no such guarantees now, nor are there any existing guarantees concerning the existence of these major centres in today's Air Canada Act. So in effect the legislation provides assurances that have not been previously provided. Again, to repeat what I have said so many times, the best guarantee is a healthy and financially secure airline. As well, the bill also guarantees that the Official Languages Act will continue to apply to the Air Canada Act.

In order to ensure that Air Canada shares will be held as widely as possible, the legislation restricts ownership by individuals to 10% of the issued shares. As with all airlines in Canada, consistent with the National Transportation Act, non-resident ownership will be restricted to no more than 25% of issued voting shares. These provisions will be more effective, in our view, than any golden share, which some have suggested the government should retain. A golden share is voted at the discretion of the government, Mr. Chairman. Ownership restrictions in law are far more powerful.

Furthermore, the bill imposes constraints that prevent a group of shareholders acting in concert from controlling directly or indirectly more than 10% of the issued shares. This measure ensures widespread shareholdership and control of the company. In addition, the legislation provides for the orderly transition of Air Canada from a Crown corporation to a publicly traded company.

Initially, up to 45% of the shares will be sold to the public with proceeds being retained by the company. This process allows the government to proceed on a step by step basis to ensure an orderly and careful sale of the shares to the public.

The government has already made a public commitment to vote its shares as long as it owns them in accordance with the wishes of the majority of the private

[Translation]

centres de révision et les centres des opérations. Ces dispositions reflètent certaines décisions prises par la société, décisions fondées sur des impératifs commerciaux. De plus, contrairement à ce qu'affirment certains critiques, il n'existe aucune raison de croire que ces décisions auront des répercussions financières négatives sur la compagnie. Bien au contraire, tout porte à croire que l'on assistera à une expansion des centres des opérations et de révision à mesure que l'entreprise prospérera.

Certains ont également demandé que des garanties soient mises de l'avant en ce qui a trait au nombre d'employés de ces centres. Puis-je rappeler aux députés qu'il n'existe aucune garantie de ce genre à l'heure actuelle, pas plus qu'il n'existe, dans la Loi actuelle sur Air Canada, de clause garantissant l'existence de ces principaux centres. Ce projet de loi fournit donc des garanties qui n'existaient pas auparavant. Je me dois donc de répéter ce que j'ai déjà dit à maintes reprises, à savoir qu'une compagnie aérienne prospère et en bonne santé financière est certainement la meilleure garantie qui soit. En outre, les dispositions du projet de loi prévoient également que la Loi sur les langues officielles continuera de s'appliquer à Air Canada.

Le projet de loi limite à 10 p. 100 des actions émises le nombre total d'actions pouvant être détenues par une personne, de façon à assurer la plus grande répartition possible de ces actions. Comme c'est le cas pour toutes les autres compagnies aériennes canadiennes, et conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports, les non-résidents ne pourront détenir plus de 25 p. 100 de toutes les actions avec droit de vote mises en circulation. Ces dispositions s'avéreront plus efficaces qu'une «action dorée» que, selon certains, le gouvernement devrait garder en sa possession. N'oublions pas, monsieur le président, qu'une action dorée est votée à la discrétion du gouvernement. Les restrictions sur la détention d'actions prévues dans ce projet de loi se révéleront un outil beaucoup plus efficace.

De plus, ce projet de loi impose certaines restrictions qui empêchent tout groupe d'actionnaires agissant de concert de contrôler conjointement, directement ou indirectement, plus de 10 p. 100 des actions émises. Cette mesure fera en sorte que le contrôle et les actions de la compagnie soient détenus par le plus grand nombre d'actionnaires possible. D'autres dispositions du projet de loi ont pour but d'assurer que la privatisation d'Air Canada se fera sans heurts.

Au début, jusqu'à 45 p. 100 des actions de la compagnie seront offertes au public et la compagnie pourra conserver le produit de l'émission. Cette mesure permettra au gouvernement de procéder à la vente graduelle des actions et, par le fait même, d'assurer que cette procédure de vente au public se déroule en bonne et due forme.

Le gouvernement s'est déjà engagé publiquement à voter ses actions, aussi longtemps qu'il les détient, conformément aux souhaits de la majorité des

[Texte]

shareholders. This is in keeping with the principle of making decisions based upon the best commercial interests of the airline, and this is consistent with and in accordance with the Canada Business Corporations Act. This is consistent with and in accordance with the Canada Business Corporations Act. The Canada Business Corporations Act provides for the protection of minority shareholders' rights, as it should. A majority shareholder cannot make decisions that would cost the minority shareholders money. In other words, if the government were to vote its shares in a non-commercial way, the minority shareholders could sue for compensation. All shareholders who have an interest in the company should make the decisions based upon the best commercial interest of the airline.

• 1620

Mr. Chairman, I think these measures will provide the private investment community the assurance that the airline will not only continue to function as a commercial entity but also will be responsible directly to those who have made a personal investment in it. I believe the legislation will be another step forward in creating an efficient enterprise and prosperous airline within the transportation industry here in Canada.

This brings me to the close of our remarks. I went a little more than 15 minutes, sir, but I welcome any questions that you may have and I hope and trust that the committee will be able to deal with this measure in an expeditious but thorough fashion. Thank you.

The Chairman: You were slightly over the 15 minutes, Mr. Minister, but the statement was, as we would come to expect from you, excellent. Thank you very much.

Mr. MacLellan: Mr. Minister, just on the sale of the shares and that it is quite specific that there will be the sale of shares to the employees, is the government anticipating any maximum upset amount that the employees can buy as employees of the company?

Mr. Mazankowski: This is essentially a management decision. It will be something that management will in its wisdom prescribe to its employees. I know that they are currently working on a proposal. When they appear before the committee, they may be able to elaborate in more detail. However, clearly in regard to any restrictions, the restrictions that exist within the body of the bill would apply to employees as well.

Mr. MacLellan: Is the minister saying that there may be a restriction on the amount of shares the employees can purchase?

Mr. Mazankowski: A restriction as it is within the body of the bill. Any person or associated group of persons could not own more than 10%.

Mr. MacLellan: But each employee would be determined as being one person.

[Traduction]

actionnaires privés. Cette mesure respecte le principe de la prise de décisions propres à renforcer les intérêts commerciaux de la compagnie, et elle est conforme aux dispositions de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Certaines dispositions de cette loi protègent les droits des actionnaires minoritaires. Par exemple, un actionnaire majoritaire ne peut pas prendre de décision qui entraînerait une perte financière pour les actionnaires minoritaires. En d'autres termes, les actionnaires minoritaires pourraient tenter un procès au gouvernement si ce dernier s'acquittait de son droit de vote d'une façon qui irait à l'encontre d'une logique commerciale. Tous les actionnaires qui ont investi leur argent dans la compagnie devraient prendre des décisions qui favorisent au maximum les intérêts commerciaux de la compagnie aérienne.

Monsieur le président, je crois que ces mesures assurent aux investisseurs du secteur privé que non seulement la société continuera d'être exploitée comme une entreprise commerciale, mais qu'elle répondra de ses actes directement aux personnes qui ont choisi d'y investir des capitaux. Je suis d'avis que ce projet de loi contribuera à la création d'une compagnie aérienne efficace, dynamique et prospère qui occupera une place de choix au sein de l'industrie canadienne du transport.

Voici qui met fin à mon allocution. J'ai dépassé un peu mes quinze minutes, monsieur, mais j'attends vos questions et j'espère que le Comité pourra délibérer rapidement sur tous les aspects de ce projet de loi. Je vous remercie.

Le président: Vous avez dépassé un peu vos 15 minutes, monsieur le ministre, mais votre mémoire était excellent, comme nous nous y attendions. Merci beaucoup.

Mr. MacLellan: Monsieur le ministre, à propos de la vente des actions, et il est bien prévu que les employés pourront en acheter, le gouvernement prévoit-il fixer un plafond à cet égard?

Mr. Mazankowski: Ce sera à la direction d'en décider. Je sais qu'elle est en train d'élaborer une proposition à ce sujet. Lorsqu'elle comparaitra devant le Comité, elle pourra vous en parler de façon plus détaillée. Mais, de toute évidence, les restrictions que prévoit le projet de loi s'appliqueront aussi aux employés.

Mr. MacLellan: Est-ce à dire que les employés ne pourront acheter qu'une quantité limitée d'actions?

Mr. Mazankowski: Les restrictions prévues dans la loi s'appliqueront. Toute personne ou groupe de personnes associées ne pourrait pas détenir plus de 10 p. 100 des actions.

Mr. MacLellan: Mais chaque employé serait considéré comme une personne.

[Text]

Mr. Mazankowski: As an individual. Yes, I would assume so, unless of course they were a part of a consortium or a group or a specific organization, I suppose, that was considered an associated group. However, looking at it strictly from the standpoint of individual employees acting as individuals, the restrictions that are within the bill would apply.

Mr. MacLellan: I was wondering how the government will vote its shares on the election of new directors at the first meeting. Under clause 11, I think it is, the government has said that they are going to vote—or they do not say at all under the act how they are going to vote their 55%. But will the government be restricting the voting of its shares at the first meeting when the new directors are appointed and the actual formation of the company takes place, to make sure that the company gets the proper credibility which the government in its opinion, I imagine, would feel it should have?

Mr. Mazankowski: The answer is yes.

Mr. MacLellan: It is therefore after the first meeting that the government will be turning over the rights of shares to the 45% holders. Is that correct?

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. MacLellan: Will all of the current or some of the current directors be reappointed, Mr. Minister?

Mr. Mazankowski: We have a board in place right now; and as the legislation provides after the transaction takes place, at the first board meeting a new board is put in place. The existing board is in place at the present time. They are appointed for a specified term. Some of those appointments have expired. There could conceivably be some changes before this process is completed.

Mr. MacLellan: Will these changes take place before the share issue or after?

Mr. Mazankowski: There is a possibility that there could be some changes prior to the transaction being completed, because as I said, with the expiry of the tenure of certain board members they may be reappointed or new members may be brought on at that time.

• 1625

Mr. MacLellan: The only changes prior to the share issue would be if the terms of some of the board members expires.

Mr. Mazankowski: Or if they decided to withdraw voluntarily.

Mr. MacLellan: It will not be a policy decision of the government to make reappointments.

Mr. Mazankowski: Not in a specified way.

[Translation]

M. Mazankowski: Comme un particulier. En effet, ce serait sans doute le cas, à moins qu'il ne fasse partie d'un consortium ou d'un groupe ou d'un organisme précis considéré comme un groupe d'associés. Cependant, si chaque employé est considéré strictement comme un particulier, les restrictions prévues au projet de loi s'appliqueraient.

M. MacLellan: Je me demandais comment le gouvernement voterait lors de l'élection des nouveaux administrateurs, lors de la première assemblée. Sauf erreur, en vertu de l'article 11, le gouvernement dit qu'il a l'intention de voter, sans que le projet de loi ne précise nullement comment il le fera pour les 55 p. 100 d'actions qu'il détient. Le gouvernement va-t-il faire preuve d'une certaine souplesse dans son vote lors de la première assemblée où les nouveaux administrateurs sont nommés et où la société est effectivement constituée, afin de s'assurer qu'elle bénéficie de toute la crédibilité nécessaire, selon le gouvernement.

M. Mazankowski: Oui.

M. MacLellan: C'est donc après la première assemblée que le gouvernement donnera leurs titres aux détenteurs de 45 p. 100 des actions de la société. Est-ce exact?

M. Mazankowski: Oui.

M. MacLellan: Monsieur le ministre, tous les administrateurs actuels ou certains d'entre eux seront-ils nommés à nouveau?

M. Mazankowski: Un conseil d'administration est actuellement en place et un nouveau le remplacera, comme le prévoit le projet de loi, lors de la première assemblée. Les membres du conseil d'administration actuel sont nommés pour une durée précise; elle est échue pour certains d'entre eux, de sorte qu'il pourrait y avoir certains changements avant que ce processus ne s'applique.

M. MacLellan: Ces changements surviendront-ils avant ou après l'émission d'actions?

M. Mazankowski: Il est possible qu'il y ait certains changements avant que la transaction ne soit terminée, car, encore une fois, le mandat de certains membres du conseil d'administration étant échu, il faudra peut-être les nommer à nouveau ou les remplacer alors par de nouveaux membres.

M. MacLellan: Il n'y aura de changements avant l'émission d'actions que si le mandat de certains des membres du conseil d'administration est échu.

M. Mazankowski: Ou s'ils décidaient de s'en retirer volontairement.

M. MacLellan: Le gouvernement ne décidera pas de procéder à de nouvelles nominations.

M. Mazankowski: Pas de façon précise.

[Texte]

Mr. MacLellan: Will the government be anticipating any employee representation on the board of directors in that first meeting?

Mr. Mazankowski: I would suspect that with employees participating in share ownership as we expect they will, there would be a strong case to be made for employee representation on the board. I would certainly welcome that, and I hope that will be the case.

Mr. MacLellan: But this will be done through the initiative of the employees and the shareholders themselves.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. MacLellan: Mr. Chairperson, does the government anticipate any particular debt-to-equity ratio as a result of the sale of the 45%? Do you have any target in mind?

Mr. Mazankowski: Well I suppose there is an optimum. The debt-equity ratio is roughly 60-40, 60% debt. I think when we did the recap in 1977 we started out at about 30-70. I suspect at that time that was considered to be a pretty healthy position. Although the debt-to-equity position right now is manageable, my sense is that there would be a strong desire to improve that.

Mr. MacLellan: Do you foresee that the share issue will change that debt-equity ratio?

Mr. Mazankowski: Oh, I would hope so.

Mr. MacLellan: Is there any target the government would have in mind?

Mr. Mazankowski: Here again it would be a management board decision. But the whole objective of this exercise is to provide a framework and an environment for the airline to respond more effectively to the realities of the current situation in the airline industry. As you know, there is a need to acquire a new fleet and equipment. That will require funding. There are basically three ways in which that can be provided: through direct borrowings, through infusion of equity through the sale of shares, or through a government infusion.

Although it would appear that on the basis of the airline's current situation they could probably borrow to complete the fleet acquisition they require over the next three or four years, further on down the road they will require further fleet acquisition, and at that particular time it might become very difficult for them to borrow and maintain a debt-equity ratio that would be seen as the norm in the industry.

We are trying to give it the flexibility to procure its equipment and to manage in a more flexible fashion, so that it can respond to the current environment, and to allow it to grow and to compete effectively. I think much will depend upon how the share issue goes. If the comments we hear across the country are any indication, the share issue will go very well. It is one of the bigger

[Traduction]

M. MacLellan: Le gouvernement prévoit-il que des employés soient représentés au conseil d'administration lors de cette première assemblée?

M. Mazankowski: Étant donné que nous nous attendons à ce que les employés achètent des actions, il serait bon qu'ils soient représentés au conseil d'administration. J'espère que cela se fera.

M. MacLellan: Mais sur l'initiative des employés et des actionnaires.

M. Mazankowski: Oui.

M. MacLellan: Monsieur le président, le gouvernement prévoit-il un ratio d'endettement à la suite de la vente de 45 p. 100 des actions? Vous êtes-vous fixé un objectif à cet égard?

M. Mazankowski: Il existe un ratio optimal. Le ratio d'endettement correspond grosso modo à 60-40, avec 60 p. 100 de passif. Lorsqu'en 1977 nous avons procédé à la refonte du capital de la société, nous étions partis d'environ 30-70. À l'époque, c'était considéré comme une position très saine. Bien que le ratio actuel d'endettement soit acceptable, je pense que beaucoup tiendront à l'améliorer.

M. MacLellan: Prévoyez-vous que l'émission d'actions modifiera ce ratio d'endettement?

M. Mazankowski: Oui, je l'espère.

M. MacLellan: Le gouvernement s'est-il fixé un objectif?

M. Mazankowski: Là encore, c'est une décision qui appartiendra au conseil d'administration. Mais cette opération vise surtout à fournir un cadre et un environnement qui permettent à la compagnie aérienne de réagir de façon plus efficace aux réalités de la situation actuelle dans cette industrie. Comme vous le savez, il faut acquérir une nouvelle flotte et de l'équipement, ce qui exigera un financement. Les trois façons de s'en procurer sont les suivantes: des emprunts directs, la vente d'actions ou un apport du gouvernement.

La situation actuelle de la société devrait lui permettre d'emprunter pour acquérir la flotte dont elle a besoin pour les trois ou quatre prochaines années, mais à ce même chapitre et plus tard, elle aurait peut-être beaucoup de mal à emprunter tout en maintenant un ratio d'endettement acceptable dans cette industrie.

Nous essayons de lui donner la souplesse nécessaire pour acquérir de l'équipement et améliorer sa gestion afin qu'elle puisse tenir dans la conjoncture actuelle et se développer pour rester vraiment dans la course. Cela dépendra beaucoup du succès éventuel de l'émission d'actions et, si l'on s'en tient aux rumeurs, il devrait être garanti. C'est la plus grande émission d'actions que notre

[Text]

ones we have ever embarked upon as a government, and we want to ensure that it is done in a proper and orderly fashion.

Mr. MacLellan: When does the government plan to go to the market with this first share issue?

Mr. Mazankowski: As soon as it is physically possible after the passage of the bill. My sense is that in this scenario on Parliament Hill it is very difficult to determine just precisely when the bill will be passed and given royal assent. But I would hope it would occur quickly, because I think it would send a good signal to the management and to the employees that we are serious about delivering on the commitment, which is very popular across the country.

• 1630

Mr. MacLellan: Why did not the government's interest in pushing this bill through...? Why did not the government go with an issue last year when they were planning to do it, when the market was actually stronger? Why did they wait till this year and go in a weaker market?

Mr. Mazankowski: We might have hit the crash in October last year. You have heard the debate in the House of Commons over the very aggressive agenda this government has embarked upon. We have passed something like 205 pieces of legislation in this Parliament; that is probably more than any in the last 20 years. We have important initiatives, such as the National Transportation Act and the other related pieces of legislation that complement the National Transportation Act. It is not that the House has not been busy; I mean, we sat most of last summer as well. We have had a bit of agenda overload. We have embarked upon something like 13 different privatization initiatives. I guess the system can only accommodate so many at one time.

Mr. MacLellan: The reason the government did not go was because of the overloaded system, is that what the minister is saying?

Mr. Mazankowski: Well, that is part of it; that is part of it, sure. And a great deal of work has to go on, has to be conducted. There are a lot of things that have to be taken into consideration before you embark upon a think like this.

Mr. MacLellan: Yes. My understanding, Mr. Chairman, was that everything was ready to go last summer, and at the last minute the Prime Minister decided not to go ahead with the privatization.

Mr. Mazankowski: Well, there were a couple of proposals that were being considered at that particular time, but they may have been somewhat different from the one we have here. This is the perfect solution. Mr. Orlikow does not agree with me, but... .

Mr. MacLellan: Well, if you do not mind, I think there may be others as well, Mr. Minister.

[Translation]

gouvernement ait jamais lancée, et nous voulons nous assurer qu'elle soit faite en bonne et due forme.

M. MacLellan: Quand le gouvernement envisage-t-il de placer en bourse cette première émission d'actions?

M. Mazankowski: Aussitôt que possible, après l'adoption du projet de loi. Actuellement, avec ce qui se passe sur la colline du Parlement, il est très difficile de déterminer quand le projet de loi sera adopté et promulgué. Très rapidement, je l'espère, car nous montrerons ainsi à la direction et aux employés que nous passons aux actes lorsque nous prenons des engagements, ce qui plait beaucoup à tous les Canadiens.

M. MacLellan: Pourquoi le gouvernement n'a pas manifesté plus d'intérêt pour faire adopter ce projet de loi...? Pourquoi n'a-t-il pas procédé à une émission d'actions l'an dernier, lorsqu'il avait prévu de le faire, alors que le marché était plus ferme? Pourquoi avoir attendu cette année où le marché est à la baisse?

M. Mazankowski: Nous aurions pu tomber en plein dans l'effondrement d'octobre dernier. Vous avez entendu parler à la Chambre du programme très chargé que s'est donné ce gouvernement. Nous avons adopté quelque 205 lois au cours de cette législature, ce qui est probablement un record pour ces 20 dernières années. Nous avons adopté d'importantes mesures comme la Loi nationale sur les transports et d'autres mesures législatives connexes. La Chambre n'est pas restée oisive, et en fait, nous avons siégé presque tout l'été dernier. Notre programme était extrêmement chargé. Nous avons effectué quelque 13 différentes privatisations. Le système ne peut en tolérer qu'une certaine quantité à la fois.

M. MacLellan: Le gouvernement n'est pas passé aux actes parce que le système était surchargé? Est-ce ce que dit le ministre?

M. Mazankowski: C'est vrai en partie, certainement. Et il fallu faire énormément de travail. Il y a bien des choses à prendre en ligne de compte avant de se lancer dans une telle initiative.

M. MacLellan: Monsieur le président, j'avais cru comprendre que tout était prêt à démarrer l'été dernier et qu'à la dernière minute le premier ministre a décidé de ne pas procéder à la privatisation.

M. Mazankowski: Eh bien, certaines propositions avaient alors été examinées, mais elles peuvent être assez différentes de celles que nous avons ici. Nous avons une solution parfaite. M. Orlikow n'est pas d'accord avec moi, mais... .

M. MacLellan: Et d'autres aussi, permettez-moi de vous le dire, monsieur le ministre.

[Texte]

When does the government plan to go ahead with a second and perhaps third share issue? Is there any game plan involved or drawn up?

Mr. Mazankowski: When conditions are right. It would be a decision that would be taken in concert with management, the board, and government. My sense is that if there were a crying demand for more than 45%, I am sure we would be willing to comply.

Mr. MacLellan: In your announcement on this partial privatization to the House on April 12, you stated that "on completion of this initial offering, the government's holding will be reduced to no less than 55% of the shares of Air Canada" However, there is nothing in Bill C-129 that indicates that. Why is that?

Mr. Mazankowski: Well it is a stated government policy and it is a direction of the government to the board and to the management that we would... We are saying that in the initial issue up to 45% should be put on the market. Of course there has to be some flexibility, depending upon the market conditions and the response. What we are saying is that up to 45%, if that were... my sense is that if that were to go very well, it could be followed by another issue. But I think it is again to maximize flexibility to ensure that the way in which the transaction is conducted will fulfil the most important element, and that is ensuring that it is in the best interests of the airline operation.

Mr. MacLellan: The minister also said on April 12 that government will instruct the chairman of Air Canada's board of directors to devote its shares in accordance with the majority of the public shareholders. Yet there is nothing in the legislation to indicate that will be the case. Why is that?

Mr. Mazankowski: Well, in essence it is, because it is being established under the Canada Business Corporations Act, and I think implicit in that act is the fact that the protection of minority shareholders is a right, and shareholders have to conduct themselves in such a way and vote in such a way so as to ensure that the best commercial interests of the enterprise are taken into consideration at all times.

• 1635

What we are really saying here is that the government will vote with the private sector shareholders consistent with the best commercial interests of the airline, as it is now outlined in section 7.(2) of the act and as it is now outlined in the Canada Business Corporations Act, consistent with those two elements. To do otherwise would be contrary to both the spirit of the Canada Business Corporations Act and the spirit of the existing way in which Air Canada has been managed.

Mrs. Sparrow: Thank you very much, Mr. Minister, for your opening remarks. I have to compliment you on the redrafting of the Transportation Act, Bill C-18.

[Traduction]

Quand le gouvernement a-t-il l'intention de passer à une seconde et peut-être à une troisième émission d'actions? Qu'a-t-on prévu ou envisagé?

M. Mazankowski: On le fera quand les conditions seront bonnes. Cette décision sera prise de concert avec la direction, le conseil d'administration et le gouvernement. Je pense que, s'il y a vraiment une demande pour plus de 45 p. 100 des actions, nous serons certainement prêts à accepter cela.

M. MacLellan: En parlant à la Chambre de cette privatisation partielle le 12 avril, vous disiez que «cette première offre réduira jusqu'à un minimum de 55 p. 100, la tranche d'actions d'Air Canada détenue par le gouvernement». Cependant, il n'y a rien à ce sujet dans le projet de loi C-129. Pourquoi?

M. Mazankowski: C'est une politique qu'a énoncée le gouvernement et qui doit indiquer au conseil d'administration ainsi qu'à la direction que nous... Nous disons qu'il y aura une première émission de 45 p. 100 des actions de la société. Naturellement, il faut prévoir une certaine souplesse, compte tenu des conditions du marché et des réactions éventuelles. Nous disons que jusqu'à concurrence de 45 p. 100... Je pense que, si les choses se passaient bien, il pourrait y avoir une autre émission. Mais il faudra assurer le plus de souplesse possible pour faire en sorte que la transaction s'effectue en répondant à un critère essentiel, les intérêts de la société.

M. MacLellan: Le ministre a dit aussi, le 12 avril, que le gouvernement chargera le président du conseil d'administration d'Air Canada de se conformer, lors des votes, à la volonté exprimée par la majorité des actionnaires publics. Or, rien dans le projet de loi n'indique que ce sera le cas. Pourquoi?

M. Mazankowski: Étant donné qu'Air Canada sera sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, qui reconnaît comme un droit implicite la protection des actionnaires minoritaires, ces derniers doivent se comporter et voter de façon à ce que les intérêts commerciaux de la société soient constamment pris en ligne de compte.

Nous disons en fait ici que le gouvernement votera avec les actionnaires du secteur privé en tenant compte de la saine gestion commerciale de la compagnie aérienne, comme le stipule actuellement le paragraphe 7.(2) de la loi ainsi que la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes. Agir autrement serait aller à l'encontre de l'esprit de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes et de la façon dont Air Canada a été administrée.

Mme Sparrow: Merci beaucoup, monsieur le ministre pour vos observations préliminaires. Je dois vous féliciter pour le nouveau libellé de la Loi sur les transports, le projet de loi C-18.

[Text]

I want to review the moneys generated from the sale of 45% of the company. Are the revenues going to the government, or are they going to the corporation itself for the purchase of the new vehicles they will need?

Mr. Mazankowski: The revenues will go to the corporation.

Mrs. Sparrow: I think we saw from Ms Smith yesterday how much revenue would be needed for the first infusion of the new vehicles. Was it \$300 million you said yesterday, Ms Smith?

Ms Janet Smith (Deputy Minister for Privatization and Regulatory Affairs, Treasury Board Secretariat): I said \$250 million to \$300 million.

Mrs. Sparrow: Is this funding, Mr. Minister, going to reduce the debt, or is it going to purchase new aircraft?

Mr. Mazankowski: If the corporation had to borrow say \$1.5 billion then that would obviously have an impact upon the debt-to-equity ratio. If \$250 million to \$350 million can be generated through the issuance of shares then that would have an effect upon the debt-equity position.

Mrs. Sparrow: On the directorships Mr. MacLellan was discussing with you, if up to 25% was foreign owned, would there be any suggestion that we would have foreign people on the board of directors?

Mr. Mazankowski: I guess conceivably it could happen.

Mrs. Sparrow: The company has been partially privatized and the government still owns 55%. Are they responsible still to the Minister of Transport and would they be reviewed on an annual report by the Standing Committee on Transport, or would they submit a work plan? By owning still the major portion of the company, I would think that we would want to review their estimates or their budgets each year.

Mr. Mazankowski: No, my sense is that would not be the case. As a matter of fact, this legislation transfers the ownership from the Minister of Transport to the President of the Privy Council.

Mrs. Sparrow: Are they not responsible to you then? You are the majority shareholder.

Mr. Mazankowski: During the phase-in period, that is right. I am responsible during the transition, but ultimately it becomes a corporation under the Canada Business Corporations Act.

Mrs. Sparrow: In regard to the partial ownership of the government, you mentioned two other airlines that were totally nationally-owned; but Ms Smith yesterday discussed with us a few airlines that were owned, similarly related.

[Translation]

Je voudrais revenir sur l'argent que rapportera la vente de 45 p. 100 des actions de la société. L'argent va-t-il revenir au gouvernement ou à la société afin que cette dernière achète les nouveaux appareils dont elle aura besoin?

M. Mazankowski: À la société.

Mme Sparrow: M^{me} Smith nous a dit hier combien d'argent sera nécessaire pour l'apport initial des nouveaux appareils. Vous avez bien parlé de 300 millions de dollars hier, n'est-ce pas, madame Smith?

Mme Janet Smith (sous-ministre chargée de la Privatisation et des Affaires réglementaires, secrétariat du Conseil du Trésor): J'ai dit qu'il s'agissait de 250 à 300 millions de dollars.

Mme Sparrow: Monsieur le ministre, cet argent va-t-il permettre de réduire la dette ou sera-t-il utilisé pour acheter de nouveaux appareils?

M. Mazankowski: Si la société devait emprunter par exemple 1,5 milliard de dollars, cela se répercuterait bien sûr sur son ratio d'endettement. Si les 250 à 350 millions de dollars peuvent être obtenus grâce à l'émission d'actions, le ratio d'endettement en serait modifié.

Mme Sparrow: M. MacLellan a discuté avec vous des postes d'administrateurs. Si des étrangers détenaient jusqu'à 25 p. 100 des actions, serait-il possible que certains d'entre eux fassent partie du conseil d'administration?

M. Mazankowski: C'est possible, en effet.

Mme Sparrow: La société a été partiellement privatisée, et le gouvernement détient encore 55 p. 100 des actions. Relève-t-elle encore du ministre des Transports et est-ce que le Comité permanent des transports examinera son rapport annuel? Ou alors est-ce que la société se contentera de présenter un plan de travail? Étant donné que nous sommes encore actionnaires majoritaires de la société, je pense que nous voudrions continuer à examiner son budget chaque année.

M. Mazankowski: Non, ce n'est pas mon impression. En fait, cette loi fait passer la propriété de la société du ministre des Transports au président du Conseil privé.

Mme Sparrow: Elle ne relève donc plus de vous dans ces conditions? Vous détenez pourtant la majorité de ses actions.

M. Mazankowski: C'est vrai, je suis responsable de la société au cours de la transition, mais elle deviendra en fin de compte une société au sens de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes.

Mme Sparrow: Pour ce qui est de la participation partielle du gouvernement, vous avez dit que deux autres compagnies aériennes étaient entièrement des sociétés d'État; or M^{me} Smith nous a parlé hier de quelques compagnies aériennes dont le capital-actions était réparti de la même façon.

[Texte]

I see here in the binder, under 11, that Sabena from Belgium is 53% state-owned and Singapore Airlines is 55% state-owned, which would be close to the offering we are putting forth. Have you done any review or any studies of the pros and cons of the partially state-owned companies?

Mr. Mazankowski: We are looking at the industry generally. What you have is, as I said in my comments, that of the 17 largest airlines in the world, only two are fully state-owned. It appears in most cases the partials are moving toward full privatization. I think that is becoming clearly the trend across the country. If you look at the Austrian airlines, their share has just been oversubscribed. The Labour government in New Zealand is going out of old-style socialism and into a new spirit of enterprise by deregulating and privatizing. The British Airways experience... the headline speaks of a take-off in improved service and sales and profits.

• 1640

So it seems what has happened throughout the world is that the trend has clearly been towards privatization, because I guess on the basis of the experience privatized corporations have been more effective in responding to the realities of the marketplace and responding to the demands of the clientele. While some may feel Crown corporations have a certain advantage in a business environment, I can tell you that in the decision-making process and in having to file corporate plans and having to be subjected to the Financial Administration Act and certain delays involving political decisions and the political process, in many respects Crown corporations clearly operate at a disadvantage.

Mrs. Sparrow: I have to agree with you. With any acquisitions they make, it takes too long to go through the agencies and—

Mr. Mazankowski: Ms Smith tells me a partially-owned company would have to file an annual report. While there is still partial ownership the report would have to be tabled. How is that handled?

Ms Smith: Under the Financial Administration Act, 100%-owned Crown corporations file a plan and so forth. With partially-owned things, all they have to do is the minister has to file an annual report in the House.

Mrs. Sparrow: But can that be reviewed, Ms Smith, by a committee?

Ms Smith: I do not think so.

Mr. Mazankowski: Just the way you review Canadian Pacific.

★ **Mr. Orlikow:** It has been reported—these are all estimates, of course—that the sale of shares of this 45% of Air Canada which will be privatized will probably raise

[Traduction]

Je vois ici à la partie 11 de ce classeur que l'État belge détient 53 p. 100 des actions de la Sabena et que les Singapore Airlines sont propriété d'État à 55 p. 100, ce qui se rapproche des offres que nous faisons. Avez-vous examiné les avantages et les inconvénients que présentent les sociétés appartenant partiellement à l'État?

M. Mazankowski: Nous examinons cette industrie de façon générale. Comme je l'ai dit dans mes observations, parmi les 17 plus importantes compagnies aériennes au monde, deux seules sont des sociétés d'État à part entière. Dans la plupart des cas, celles qui sont partiellement privatisées s'orientent vers la pleine privatisation. Je pense que cette tendance devient de plus en plus manifeste. En ce qui concerne les actions émises par la compagnie aérienne autrichienne, la demande a été plus importante que l'offre. Le gouvernement travailliste de Nouvelle-Zélande rejette le socialisme à l'ancienne pour faire preuve d'un nouvel esprit d'entreprise en déréglant et en privatisant. Quant à l'expérience de British Airways... Les journaux font état d'une amélioration très nette des services aussi bien que des ventes et des profits.

Il semble donc que, dans le monde entier, la tendance soit manifestement à la privatisation car, d'après l'expérience, les sociétés privatisées sont beaucoup plus efficaces pour réagir aux réalités du marché, aussi bien qu'aux attentes de la clientèle. Bien que certains puissent penser que les sociétés d'État aient certains avantages sur le plan commercial, je peux vous dire que les décisions à prendre, la nécessité de présenter des plans et d'être assujetties à la Loi sur l'administration financière ne peuvent que les désavantager, sans parler de certains retards dus à des décisions et à des opérations politiques.

Mme Sparrow: Je suis obligée de penser comme vous. Quelles que soient les acquisitions qu'elles font, il faut beaucoup trop de temps aux organismes et...

M. Mazankowski: M^{me} Smith me dit que les sociétés appartenant partiellement à l'État doivent présenter un rapport annuel. Selon quelles modalités?

Mme Smith: En vertu de la Loi sur l'administration financière, les sociétés d'État à part entière déposent un plan. Pour celles qui n'appartiennent qu'en partie à l'État, il suffit que le ministre dépose un rapport annuel à la Chambre.

Mme Sparrow: Mais est-ce qu'un comité peut l'examiner, madame Smith?

Mme Smith: Je ne le pense pas.

M. Mazankowski: Tout comme vous examinez le rapport du Canadien Pacifique.

M. Orlikow: On a dit, et il s'agit là de rumeurs, bien sûr, que la vente de 45 p. 100 des actions d'Air Canada permettra de recueillir probablement 300 millions de

[Text]

\$300 million. The private shareholders who will own 45% of the company will of course actually control the company, because the government has made it very clear that the government will be a passive shareholder. Given the fact that the assets of the company are of a great deal more value than \$300 million, probably in the neighbourhood—you can probably give me a figure—of five to ten times the \$300 million, do you think that is a fair price to pay for controlling a corporation worth a great deal more than \$300 million?

Mr. Mazankowski: What we are really doing here is simply responding to and complying with the Canada Business Corporations Act, and also being consistent with current practices, where the government has allowed Air Canada to operate in a more arm's-length fashion, consistent with subsection 7.(2) of the Air Canada legislation, which clearly outlines that the airline and the management and the board should conduct itself in a manner consistent with sound commercial principles and in contemplation of profit. That is a pretty clear mandate.

• 1645

Under the provisions of the Canada Business Corporations Act, all shareholders must vote in the best commercial interests of the airline. So we can only assume that all directors will be voting in a manner consistent with sound business principles, and that is what the government will instruct its directors to do. To do otherwise would be in violation of the Canada Business Corporations Act, both in spirit and in law. I think to do otherwise would certainly mitigate against potential investors who would be concerned about the government intervening in a way that could be detrimental to the long-term interests of the airline, and in a manner which could be pursued or perceived as exercising political influence rather than sound business commercial influence. I think we want to make that very clear, so there will be no political influence but rather sound business judgment which would be consistent with sound business principles.

Mr. Orlikow: The president of British Airways, which was privatized by the Thatcher government, has expressed a good deal of concern about partial privatization, saying that if you are going to privatize you should privatize 100%.

Some of the financial analysts who study airline operations have said that the sections in the legislation which direct that the headquarters of Air Canada shall remain in Montreal and that the maintenance facilities in Montreal, Toronto, and Winnipeg shall continue to remain in those cities are contrary to sound business practice. They say it may now or in the future make good sound business sense to consolidate the maintenance or move the headquarters. Here you are coming forth with a

[Translation]

dollars. Les actionnaires du secteur privé qui détiendront 45 p. 100 des actions de la société la contrôleront bien sûr, puisque le gouvernement a bien expliqué qu'il sera un actionnaire passif. Étant donné que les actifs de la société ont une valeur qui dépasse de loin 300 millions de dollars et qu'ils peuvent même représenter—et là, vous pouvez probablement me donner un chiffre—cinq ou dix fois plus, pensez-vous que ce soit là le prix juste à payer pour contrôler une société qui vaut beaucoup plus que 300 millions de dollars?

M. Mazankowski: Nous nous contentons de respecter les dispositions de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, tout en respectant les usages courants, puisque le gouvernement a autorisé Air Canada à fonctionner de façon plus indépendante, conformément au paragraphe 7.(2) de la Loi sur Air Canada qui dit bien que la société, ses gestionnaires et son conseil d'administration devraient se comporter en respectant des principes commerciaux sains, dans l'optique du profit. Ce mandat est donc très clair.

En vertu des dispositions de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, tous les actionnaires doivent voter au mieux des intérêts commerciaux de la compagnie aérienne. Nous ne pouvons donc que présumer que tous les administrateurs voteront conformément aux règles de saine gestion commerciale, et ce sont les instructions que le gouvernement donnera à ses administrateurs. En agissant autrement, ils iraient à l'encontre de l'intention de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, et décourageraient certainement les investisseurs éventuels, qui craindraient que le gouvernement intervienne d'une façon qui pourrait être préjudiciable aux intérêts à long terme de la compagnie aérienne et d'une façon qui pourrait être perçue comme étant l'exercice d'une influence politique plutôt que l'exercice d'une saine gestion commerciale. Nous voulons que cela soit bien clair, de sorte qu'il n'y ait aucune influence politique mais plutôt de saines décisions commerciales qui seraient compatibles aux règles de saine gestion commerciale.

M. Orlikow: Le président de British Airways, société qui a été privatisée par le gouvernement Thatcher, a exprimé ses nombreuses préoccupations relativement à la privatisation partielle, en disant que, si l'on voulait privatiser, on devrait privatiser à 100 p. 100.

Certains des analystes financiers qui étudient les opérations de la compagnie aérienne ont dit que les articles du projet de loi qui stipulent que le siège social d'Air Canada devra demeurer à Montréal et que les centres de révision qui se trouvent à Montréal, Toronto et Winnipeg, devront demeurer dans ces villes, sont contraires aux règles de saine gestion. Ils affirment qu'il serait peut-être maintenant ou à l'avenir conforme à une saine gestion commerciale de regrouper les centres de

[Texte]

proposal that ties the hands of the new company to operate in as efficient a manner as possible.

Mr. Mazankowski: I appreciate your comments—

Mr. Orlikow: You know that both I and the party I represent are opposed to what you are doing. I am simply putting the question to you that people who believe in privatization are putting.

Mr. Mazankowski: I was going to say that was a very interesting question without that last qualification coming from you, Mr. Orlikow. I will certainly not take your question in the light that you are in any way endorsing the comments of some official from British Airways.

There have been many arguments made over the fact that we should privatize 100% in one fell swoop. I guess the reason we opted to go this route is because we were a little cautious. We wanted to ensure that it was done in a thoughtful and orderly fashion and that the market could accommodate this kind of an issue. We felt it was better to take it on a step by step process but at the same time to clearly indicate our desire to move with a significant percentage. There will be those who will argue for full privatization in one fell swoop, and I certainly respect their views.

• 1650

The Chairman: Mr. Minister, if in the sale 40% seemed to sell very quickly and then it died off, or if in the sale there was an offering of 50%, 52%, would it be fair to ask whether the government would balk at either figure? Is 45% fixed in some strange way, or is it in that general area?

Mr. Mazankowski: No, it is in that general area. We are saying up to 45%. We assume if it is 40%, that goes well, and then there is a falling off, it might stay there; and six months later or a year later or, who knows, two years later—

The Chairman: But suppose it came out with a very really good sale and the figure looks like it is going to be 50%, 52%. Would you balk at that?

Mr. Mazankowski: Oh, I think if there were compelling reasons to move quicker, it would be up to management and the board. And it encourages the government—

The Chairman: It will be a business decision.

Mr. Mazankowski: Yes, it would have to be a business decision, again making sure the interests of the airline, the corporation, were always paramount.

To respond to the second item—and I appreciate the tone in which the question was raised—you said putting conditions on the sale of an airline, such as writing in the proposed legislation the continuance of Montreal as the

[Traduction]

révision ou de déménager le siège social. Vous nous présentez ici une proposition qui empêchera la nouvelle société de fonctionner le plus efficacement possible.

M. Mazankowski: Je comprends vos commentaires. . .

M. Orlikow: Vous savez que moi-même et le parti que je représente nous opposons à ce que vous faites. Je vous pose tout simplement la question que posent les gens qui croient en la privatisation.

M. Mazankowski: J'allais dire qu'il s'agit d'une question très intéressante sans ce dernier commentaire de votre part, monsieur Orlikow. Je ne conclurai certainement pas d'après votre question que vous souscriviez aux commentaires d'un représentant de British Airways.

De nombreux arguments ont été présentés en faveur d'une privatisation à 100 p. 100 d'un seul coup. C'est par prudence que nous avons choisi une autre option. Nous voulions veiller à ce que la privatisation se fasse de façon réfléchie et ordonnée, et que le marché puisse absorber ce genre d'émission. Nous avons pensé qu'il était préférable de procéder étape par étape tout en indiquant clairement que nous voulions vendre un pourcentage important. Certaines personnes feront valoir des arguments en faveur de la privatisation totale d'un seul coup, et je respecte certainement leur point de vue.

Le président: Monsieur le ministre, si la vente de 40 p. 100 semblait se faire plus rapidement, puis s'arrêter complètement, ou s'il y avait une offre de 50 p. 100 ou de 52 p. 100, le gouvernement reculerait-il devant un de ces chiffres? Ce pourcentage de 45 p. 100 est-il fixe ou s'agit-il d'un pourcentage général?

M. Mazankowski: Non, c'est un pourcentage général. Nous disons jusqu'à un maximum de 45 p. 100. Nous suppose que s'il est de 40 p. 100, que les choses vont bien puis qu'il y a un ralentissement, le pourcentage pourrait s'arrêter là; et six mois plus tard, ou un an plus tard, qui sait, deux ans plus tard. . .

Le président: Mais à supposer que la vente soit vraiment bonne et que le pourcentage puisse atteindre 50 p. 100 ou 52 p. 100. Reculeriez-vous devant un tel pourcentage?

M. Mazankowski: Oh, je pense que, s'il y avait des raisons irrésistibles de procéder plus rapidement, ce serait à la direction et au conseil d'en décider. Et cela encourage le gouvernement. . .

Le président: Il s'agira d'une décision commerciale.

M. Mazankowski: Oui, il faudrait que ce soit une décision commerciale, encore une fois en veillant aux intérêts de de la compagnie aérienne.

Pour répondre à la deuxième partie de votre question—et je comprends bien le ton sur lequel la question a été soulevée—vous dites que d'imposer des conditions à la vente de la compagnie aérienne, par

[Text]

head office. . . I think under the Canada Business Corporations Act you have to identify the head office. So then we get into the maintenance and operational centres, I guess in Dorval, in Toronto, and in Winnipeg. We said at the outset that these were conditions of the sale. Management accepted that. It was an issue that I think had considerable importance during the course of the initial discussion and debate on the privatization, and it is consistent with what we have been doing in other cases. I do not think there is any other privatization initiative we embarked upon that did not have some conditions attached to it.

Mr. Orlikow: But Mr. Minister, those conditions are not in actual clauses of the bill. They are in articles of continuance.

We are very suspicious. After all, we in Winnipeg in the Liberal government years saw the then management of Air Canada change the situation, such that the headquarters of the company and the major maintenance of the company and virtually all the headquarters operation of the company were in Winnipeg, and gradually, without, as far as anybody could tell, any public statement ever being made by the then management to the government that it proposed to do this, we saw the major operations of the company move from Winnipeg to Montreal. Some of us, remembering that, wonder why these clauses are not actually part of the bill.

Mr. Mazankowski: Mr. Orlikow, you arguing against yourself now. You say you are suspicious. It is because of your suspicions that we were committed to write it into the bill, clearly. And the suspicions still emanate from your lips and the lips of your colleagues. You are asking for more guarantees. May I remind you that what you are referring to took place when it was a full-fledged Crown corporation. It was a political decision, probably, not a commercial decision. I cannot for the life of me now see why you want more of the same. Most of the time when you get beat up once, you do not go back for the second round.

Many have suggested that we should have a "golden chair". Well, really what we are doing here is writing the conditions that would be the same thing as a golden chair right into the proposed legislation. It is not subject to political manipulation. It is enshrined in the bill.

Mr. Orlikow: All I am asking, and I am not a lawyer—

Mr. Mazankowski: Neither am I.

Mr. Orlikow: —is whether having them in the articles of continuance is as solid and as firm as if they were actually clauses in the bill.

[Translation]

exemple d'insérer dans le projet de loi le maintien à Montréal du siège social. . . je pense qu'en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, il faut identifier le siège social. Il est ensuite question des centres de révision et des opérations à Dorval, à Toronto et à Winnipeg. Nous avons dit dès le début qu'il s'agissait des conditions de la vente. La direction a accepté ces conditions. Cette question avait beaucoup d'importance au cours des premiers entretiens et des premiers débats sur la privatisation, et elle correspond à ce que nous avons fait dans d'autres cas. Je ne pense pas que nous ayons pris des initiatives de privatisation auxquelles ne se rattachait aucune condition.

M. Orlikow: Monsieur le ministre, ces conditions ne se trouvent pas dans les parties du projet de loi. Elles se trouvent dans les clauses de prorogation.

Nous sommes très méfiants. Après tout, à Winnipeg, pendant que le gouvernement libéral était au pouvoir, nous avons vu la direction d'Air Canada changer la situation, c'est-à-dire que le siège social de la société, les principaux centres de révision et pratiquement tous les centres des opérations de la société se trouvaient à Winnipeg, et progressivement, sans que la direction fasse quelque déclaration publique que ce soit au gouvernement en disant qu'elle proposait de faire une telle chose, nous avons vu les principaux centres d'opérations de la société déménager de Winnipeg à Montréal. Certains d'entre nous, qui nous souvenons de cette situation, nous demandons pourquoi ces clauses ne font pas vraiment partie du projet de loi.

M. Mazankowski: Monsieur Orlikow, vous argumentez contre vous-même maintenant. Vous dites que vous êtes méfiant. C'est à cause de votre méfiance que nous nous sommes engagés à l'insérer dans le projet de loi, c'est évident. Vous et vos collègues dites que vous avez encore des doutes à ce sujet. Vous demandez davantage de garanties. Puis-je vous rappeler que ce à quoi vous avez fait allusion s'est passé lorsqu'Air Canada était société d'État à part entière. Il s'agissait d'une décision politique, sans doute, non pas d'une décision commerciale. Je ne peux absolument pas comprendre pourquoi vous voulez que cela se répète. La plupart du temps, quand l'on se fait battre à la première manche, on ne revient pas à la seconde manche.

Plusieurs personnes ont laissé entendre que nous devrions avoir une "action dorée". Eh bien, en réalité, nous insérons dans le projet de loi les conditions qui équivaldraient à une "action dorée". Ces conditions ne peuvent être manipulées pour des raisons politiques. Elles sont incluses dans le projet de loi.

M. Orlikow: Je veux tout simplement savoir, et je ne suis pas avocat. . .

M. Mazankowski: Moi non plus.

M. Orlikow: . . . si en faisant partie des clauses de prorogation, ces conditions sont tout aussi solides et fermes que si on les retrouvait en fait dans les articles du projet de loi.

[Texte]

[Traduction]

• 1655

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman—

Mr. Orlikow: Let me turn to something else.

Mr. Mazankowski: No, Mr. Chairman, I want to know. I want to answer that, because as long as you are going to be suspicious about a politician's answer, I will let an expert answer that question.

Ms Smith: What is enshrined in law is as tight as you can get it. If they are in articles of continuance, it requires two-thirds of the shareholders to change that. The things you are referring to, such as the head office in Montreal, the maintenance basis, are not only enshrined in law but are mandatory in the articles. They cannot be changed unless the law is changed. You cannot get any more of a guarantee than that.

Mr. Orlikow: You have made it very clear that the company will continue at least for now and that the 55% owned by the government will be operated in a passive way. You say that no individual, or I suppose no group, could own more than 10%. However, we have seen a great deal of takeovers and increased concentration in industry and business in Canada. Is there anything that would prevent a group—and a few possibilities are Power Corporation of Canada, Trilon Financial Corporation, the Thomson interests, and Canadian Pacific Limited—from each buying up to 10% and then two or three of them working together so that—

Mr. Mazankowski: The law clearly disallows that.

Mr. Grisé: Mr. Chairman, I want to also think the Deputy Prime Minister for his remarks. Of course I have 15 years of experience in people transportation through the private sector, and I am sure, even if my colleagues opposite do not agree, that the service from the private sector can be equal to if not better than that of any public or Crown corporation—and at the same cost.

Monsieur le vice-premier ministre, je voudrais vous poser quelques questions. La première concerne la sécurité, ce qui est très important comme vous l'avez dit tout à l'heure.

Air Canada, en tant que société de la Couronne, a actuellement un bilan de sécurité exceptionnel. Est-ce que certaines choses vous permettent ou nous permettent de croire que la sécurité pourrait être diminuée à cause de la privatisation d'Air Canada?

Mr. Mazankowski: I think Air Canada is one of the outstanding airlines in the world. It has an excellent safety record and works at it very deliberately, and there is no way in which this initiative will in any way impair its ability to continue to dedicate itself as a safe airline. I mean, any airline that has established the kind of record as Air Canada has would certainly not want to in any way deliberately see that record deteriorate.

M. Mazankowski: Eh bien, monsieur le président. . .

M. Orlikow: Je vais aborder un autre sujet.

M. Mazankowski: Non, monsieur le président, je tiens à ce qu'il y ait une réponse. Mais puisque vous vous méfiez des politiciens, vous aurez la réponse d'un expert.

Mme Smith: Il n'y a pas de mesure plus forte qu'une disposition de la loi. Si ces conditions sont précisées dans les statuts de prorogation, il faudrait le vote des deux tiers des actionnaires pour les modifier. Celles que vous avez mentionnées, c'est-à-dire le fait que Montréal sera le siège de la société, et aussi la question des installations d'entretien, se trouvent non seulement dans la loi mais également dans les statuts. On ne peut pas les changer à moins de modifier la loi. On ne peut pas offrir de garantie plus sûre.

M. Orlikow: Vous avez bien précisé que le gouvernement entend jouer le rôle d'un associé passif pour ce qui est de 55 p. 100 des actions qui lui appartiennent. Vous avez dit que personne, et je suppose que cela comprend les groupes, ne pourra détenir plus de 10 p. 100 des actions. Mais il y a eu beaucoup de prises de contrôle dans l'entreprise et l'industrie canadienne et une concentration accrue. Serait-il possible que plusieurs groupes—et je pense à Power Corporation, Trilon Financial Corporation, Thomson, et Canadien Pacifique Limitée—achètent chacun 10 p. 100 et se concertent ensuite afin de. . .

M. Mazankowski: La loi exclut clairement cette possibilité.

M. Grisé: Monsieur le président, j'aimerais aussi remercier le vice-premier ministre de son exposé. J'ai 15 ans d'expérience des transports en commun dans le secteur privé et je suis persuadé, même si mes collègues en face ne l'admettent pas, que le service offert par le secteur privé peut égaler sinon surpasser celui des sociétés d'État, au même coût.

I would like to put some questions to the Deputy Prime Minister. The first deals with safety, which is a very important consideration, as you mentioned.

The safety record of Air Canada as a Crown corporation has been exceptional. Is there any reason for us to believe that there might be a decline in safety because of the privatization of Air Canada?

M. Mazankowski: Je pense qu'Air Canada est l'une des meilleures lignes aériennes du monde. Sur le plan de la sécurité elle maintient d'excellents résultats en faisant des efforts réguliers et cette initiative ne réduira en rien sa capacité de veiller à la sécurité. Il est évident qu'une ligne aérienne qui comme Air Canada s'est distinguée par son bilan exceptionnel sur le plan de la sécurité ne sera pas prête à laisser les choses se dégrader.

[Text]

I was struck, Mr. Chairman, by an article in *The Mail-Star* on Thursday, May 26, wherein Mr. Barry MacInnes, general manager for Air Canada in Atlantic Canada, pointed out, as we have consistently, that safety is the cornerstone of the Canadian transportation system. When it comes to Air Canada, he said:

For Air Canada, the matter of safety starts from within the organization. Our airline has formulated safety principles that provided the ground rules and guidelines for the management of safety at every workplace in Air Canada.

He went on to outline the eight principles, which are as follows: prevention—occupational injury and illness can be prevented; responsibility for preventing occupational injury and illness; control in ensuring that standards, processes and procedures concerning safety are always maintained; training; investigation; corrective action programs; safety audit.

• 1700

He ends up by saying "safety is fundamental to Air Canada's success." It is obligated, as a responsible national and international carrier, to put safety first, as a good business principle; but it is also obligated under the provisions of the National Transportation Act. It does not matter how efficient, how effective, how all-encompassing its operation is; safety is the most important priority of its operation. And we have tough legislation to back it up, whether it is the Aeronautics Act or the rules and regulations that are promulgated by Transport Canada.

As a government, we are not only providing the legislative and regulatory framework with which to do the job better, because we recognize that in the reformed environment there is more business being done in the airlines. . . Because of that, we have boosted our resources in a very substantial manner and tightened up on the legislation and the rules and regulations to ensure that a safe environment exists. And it will continue; there is absolutely no reason in the world why it will not continue, because safety is an element of a product that is probably as important as on-time performance. I can tell you that any airline that becomes suspicious or skeptical of cutting corners with respect to safety will see its ridership go down mighty fast.

M. Grisé: Ma prochaine question au vice-premier ministre n'est peut-être pas aussi importante que celle de la sécurité, mais pour les gens de la région de Montréal, elle l'est tout autant.

Il y a eu beaucoup de discussions et de commentaires vu qu'il y aura des intérêts particuliers au sein d'Air Canada. Son siège social est à Montréal présentement. Il y a également un centre d'entretien à Montréal. Est-il stipulé précisément dans le projet de loi que le siège social sera à Montréal ou s'il est possible que dans trois ou cinq ans, par exemple, à cause de l'activité qui s'amplifie davantage à Toronto qu'à Montréal, Air Canada transfère

[Translation]

J'ai été frappé, monsieur le président, par un article paru dans *The Mail-Star* du jeudi 26 mai où M. Barry MacInnes, directeur général d'Air Canada dans la région atlantique, signale, comme nous le faisons régulièrement, que la sécurité constitue la pierre angulaire du réseau canadien des transports. Au sujet d'Air Canada, il dit:

Pour Air Canada la sécurité est un critère fondamental. Notre société aérienne a formulé des principes de sécurité qui régissent toutes les pratiques et activités dans nos lieux de travail.

Il énonce ensuite les huit principes qui sont les suivants: la prévention—les accidents du travail et les maladies professionnelles peuvent être prévenus; la responsabilité en ce qui concerne la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles; des contrôles pour assurer le respect des normes et procédures prévues pour la sécurité; la formation; les enquêtes; les programmes de mesures correctives; les inspections de sécurité.

Il conclut en disant: «la sécurité est un élément indispensable à la réussite d'Air Canada». En tant que transporteur national et international, elle est obligée d'accorder la priorité à la sécurité pour des raisons commerciales mais aussi pour se conformer à la Loi nationale sur les transports. Peu importe l'efficacité ou l'envergure de ses activités, la sécurité constitue le critère primordial. Et les exigences de la loi sont très sévères à cet égard, notamment la Loi sur l'aéronautique ou les règlements appliqués par Transports Canada.

Notre gouvernement met en place le cadre législatif et réglementaire nécessaire pour mieux faire le travail car nous savons qu'à cause de la réforme les lignes aériennes font plus d'affaires. . . Pour cette raison nous avons augmenté considérablement nos ressources et reserré la législation et les règlements en matière de sécurité. Ces efforts vont se maintenir. Il n'y a rien qui pourrait justifier un relâchement car la sécurité est sans doute un élément aussi important que la ponctualité. Je peux vous assurer que toute ligne aérienne qu'on soupçonne de rogner ses dépenses en matière de sécurité verra diminuer toute suite le nombre de ses clients.

Mr. Grisé: My next question to the Deputy Prime Minister may not be as important as the matter of safety but it is just as important for people of the Montreal area.

Private participation in Air Canada has given rise to a good deal of discussion and commentary. At the present time the company's headquarters are in Montreal. There is also a maintenance centre in Montreal. Is it specifically stated in the bill that the headquarters will be in Montreal or is it possible that three or five years from now, for example, because of increased activity in Toronto as opposed to Montreal, Air Canada may transfer its

[Texte]

son siège social de Montréal à Toronto, ou encore transfère son centre d'entretien de Montréal à Vancouver à cause de changements dans les activités d'Air Canada?

Mr. Mazankowski: It would require a change to the legislation.

M. Grisé: Donc, selon la loi, il est actuellement impossible de transférer le siège social ou le centre d'entretien d'Air Canada de Montréal à une autre ville?

Mr. Mazankowski: It is in the legislation, and it is to dispel the suspicions my honourable friend from the New Democratic Party alluded to earlier.

M. Grisé: Merci. Un autre point très important n'a pas été soulevé jusqu'à maintenant, soit l'attitude des employés d'Air Canada. Quelle est la réaction de l'ensemble des employés d'Air Canada face à la privatisation? Ces employés, je pense, sont particulièrement impliqués dans la décision. Est-ce qu'on a eu, chez Air Canada ou au gouvernement, des tollés de protestation ou si, dans leur ensemble, les employés d'Air Canada voient d'un bon oeil la privatisation partielle d'Air Canada et sont intéressés à participer comme propriétaires?

Mr. Mazankowski: I can answer that in perhaps two ways, one by my own personal experience, by employees of Air Canada who have come up to me, ranging from ticket agents, inflight crew, ramp workers, pilots, and many others who have basically expressed a great deal of delight and excitement about the prospect of buying shares.

I have a *Halifax Chronicle-Herald* here of May 24 that says "Employees support sale of Air Canada". May 26: "Majority backs selling off all of Air Canada". That is consistent with Mr. Orlikow's contentions.

The Daily News says "Air Canada employees support sale"; that is May 24. May 24 again, *The Ottawa Citizen*: "Most staff favour Air Canada sale, senior pilot says". *Montreal Daily News*, May 23: "Employees want Air Canada shares". The *Montreal Gazette*, May 24: "Most Air Canada employees support sale".

I know that some of the union leaders have expressed opposition to it. But it is interesting to note that on April 22 there was to be a protest meeting in the city of Winnipeg. There are some 1,800 unionized Air Canada employees working in the greater Winnipeg area. I understand a meeting room for 600 people was rented at the Winnipeg Convention Centre. Sixty people turned up, and only eight were from the airport location. Of course, that was when the debate on the continuance of the maintenance centre was very much an issue.

[Traduction]

headquarters from Montreal to Toronto or decide to transfer its maintenance centre from Montreal to Vancouver because of business developments?

M. Mazankowski: Pour le faire il faudrait modifier la loi.

Mr. Grisé: So as the act now stands, it would not be possible to transfer the headquarters or the maintenance centre of Air Canada from Montreal to another city?

M. Mazankowski: Cette disposition se trouve dans le projet de loi et elle y figure pour dissiper toute crainte à ce sujet, comme celles que mon collègue néo-démocrate a évoquées tout à l'heure.

Mr. Grisé: Thank you. There is another important point that has not been discussed so far, namely Air Canada employees. How are they reacting to privatization? I gather that they are particularly involved in the decision. Has there been any outcry from Air Canada employees or are they, generally speaking, favourably disposed to this partial privatization of Air Canada and interested in taking part as shareholders?

M. Mazankowski: Je pourrais vous répondre de deux façons. D'après mon expérience personnelle, c'est-à-dire mes contacts avec les employés d'Air Canada, les préposés aux billets, le personnel à bord, le personnel d'entretien, les pilotes et bien d'autres, ils sont ravis de cette possibilité d'acheter des actions.

J'ai ici le *Chronicle-Herald* de Halifax en date du 24 mai, qui titre: «Vente d'Air Canada bien accueillie par les employés». Le 26 mai: «la majorité souhaite la privatisation totale d'Air Canada». C'est comme le disait M. Orlikow.

Dans le *Daily News* du 24 mai on lit: «Les employés d'Air Canada appuient l'initiative de vendre la société». Le 24 mai de nouveau le *Ottawa Citizen*: «Un pilote: la majorité du personnel en faveur de la vente d'Air Canada». Le *Montreal Daily News* du 23 mai: «Les employés veulent acheter des actions d'Air Canada». La *Montreal Gazette* du 24 mai: «La majorité des employés d'Air Canada en faveur de la vente».

• 1705

Je sais que certains dirigeants syndicaux ont exprimé leur opposition. Mais il est intéressant de noter que le 22 avril il devait y avoir un meeting de protestation à Winnipeg. Dans la région travaillent quelque 1,800 employés syndiqués d'Air Canada. Je crois savoir qu'une salle de 600 places avait été louée au Centre des congrès de Winnipeg. Soixante personnes se sont présentées, dont huit seulement travaillaient à l'aéroport. Évidemment, c'était au moment de la controverse sur le déménagement du centre d'entretien.

[Text]

The head of the CLC sent a telegram to the Prime Minister suggesting that we were destroying Air Canada. She called the Air Canada sale nothing short of duplicitous. The Canadian Labour Congress has unanimously condemned the government's decision.

But then when we talk to employees—this was in a CBC interview that took place on April 14. An unidentified employee who was on CBC television said: I am delighted. We have been waiting for quite some time to see if the company would be privatized. Another unidentified employee said: Without knowing too much about it, yes, I am interested. Another unidentified employees says: I do not really know all the implications of being 45% owned, but if that is what they want, I know I would be interested in buying shares. Another employee goes on to say that it is very encouraging, that they have been wanting this to happen for quite some time. I think that is a pretty clear indication of the support.

Mr. Grisé: Mr. Deputy Prime Minister, who could become a shareholder of Air Canada? Is it only the big shareholders who normally have a major portfolio, or could it be, as our socialist colleagues call them, ordinary Canadians who could become shareholders of Air Canada? Could it be sold at, for instance, le caisse-populaire in my riding?

Mr. Mazankowski: Those are details that are still being worked out. What the government has indicated, and I think what is supported by Air Canada management, is we want a broad-based distribution of shares, and we want to make it as accessible as we possibly can, consistent with the policies and the regulations of the respective securities commissions within the provinces, which of course is something that we have to comply with.

I can tell you who cannot buy shares. I suppose you as a parliamentary secretary could not buy shares, maybe Members of Parliament, and indeed, ministers and people like Janet Smith.

This is a letter from a lady in Mississauga. She says:

I am 67 years old and would love to have some Air Canada shares. I would love to leave some Air Canada shares to my three grandchildren. I do not have any idea how to go about it. I only have \$300. Can you help me get some shares? I am a Canadian war bride. I watch the House of Commons channel every day. All you have to contend with with the Liberals and the NDP... Such a changed world with the young party members now.

It is a lovely letter. It is the kind of mail I like.

Mr. Johnson: First of all, Mr. Chairman, I want to say that I agree with the Deputy Prime Minister in his opening remarks when he said that he thinks it is not appropriate and essential that government play a major

[Translation]

La présidente du CTC a envoyé un télégramme au premier ministre disant que le gouvernement allait détruire Air Canada. Elle a qualifié sa vente d'acte de duplicité. Le Congrès du travail du Canada a condamné à l'unanimité la décision du gouvernement.

Mais ensuite, lorsqu'on parle aux employés—ceci était une interview à Radio-Canada le 14 avril. Un employé non identifié a déclaré à la télévision: «Je suis ravi, cela fait longtemps que nous attendons de voir si la société sera privatisée.» Un autre employé non identifié a déclaré: «Sans connaître les détails du projet, oui, cela m'intéresse». Un autre: «Je ne sais pas trop ce que cela signifie d'être privatisé à 45 p. 100 mais si c'est cela qu'ils veulent, je serais intéressé à acheter des actions.» Un autre employé a estimé que cela était très encourageant, qu'il souhaitait depuis longtemps que cela se fasse. Il me semble que tout cela indique clairement que le personnel est favorable à cette idée.

M. Grisé: Monsieur le vice-premier ministre, qui pourra devenir actionnaire d'Air Canada? Seront-ce uniquement les gros actionnaires qui normalement détiennent un portefeuille important, ou bien pourraient-ce être des Canadiens ordinaires, ainsi que nos collègues socialistes les appellent, qui pourront eux aussi acheter des actions d'Air Canada? Celles-ci pourraient-elles être vendues, par exemple, par la caisse populaire de ma circonscription?

M. Mazankowski: Ce sont des détails qui restent à régler. Ce que le gouvernement a dit, et ce que souhaite la direction d'Air Canada, c'est une distribution des actions la plus large possible, que nous voulons rendre aussi accessible que possible conformément aux prescriptions des différentes commissions des valeurs mobilières provinciales dont nous devons respecter les règlements.

Je peux vous dire qui ne pourra pas acheter d'actions. Je suppose que vous, en tant que secrétaire parlementaire, ne pourrez pas en acheter, peut-être pas non plus les députés, ni les ministres, ni les gens comme Janet Smith.

J'ai ici une lettre d'une dame de Mississauga. Elle écrit ceci:

Je suis âgée de 67 ans et j'aimerais beaucoup acheter des actions d'Air Canada. J'aimerais en léguer à mes trois petits enfants. Je n'ai pas la moindre idée de la manière de procéder. Je ne possède que 300\$. Pouvez-vous m'aider à acheter quelques actions? Je suis épouse de guerre canadienne. Je regarde la Chambre des communes à la télévision tous les jours. Tout ce que vous font subir les Libéraux et le NPD... Les jeunes militants du parti ont tellement fait évoluer les choses...

C'est une très belle lettre. C'est le genre de courrier que j'apprécie.

M. Johnson: Tout d'abord, monsieur le président, je dois dire que je suis d'accord avec le vice-premier ministre lorsqu'il dit qu'il ne convient pas et n'est pas indispensable que le gouvernement, de nos jours, détienne

[Texte]

controlling role through ownership in Air Canada in today's age. But I think, instead of 45% going on the market, it should have been 55%. Then, indeed, the government would not have been the controlling owner in the airline. So we differ in that sense.

• 1710

I want to say also, before I ask him a question, that I doubt the sincerity of those who are opposed to the sale of Air Canada and those who claim all the loyalty to a national airline owned by all of us, as shareholders, when it comes to getting from A to B. I doubt very many are going to stay in the airport and wait for an Air Canada flight if they can get on Canadian Airline or Wardair or any other of the subsidiary companies that are operating. I think they would grab the first one they could get on and get to their destination as soon as possible. So sometimes I think this loyalty is a bit fictitious, Mr. Chairman.

Having said that, I want to get back to the employees having the opportunity to purchase shares in the company. I am wondering if the Deputy Prime Minister could tell us if any thought has been given to the idea of issuing shares to the employees based on their years of service with the airline, something similar to what was done with the privatization of Fishery Products International. I think it was a great incentive to the employees of Fishery Products International to be given some shares up to a maximum number and to encourage them then, as owners of shares in the company, to go out in the marketplace and buy more shares in the company to add to their holding. I wonder if he could tell us if any thought has been given to that.

Mr. Mazankowski: It is a very interesting point you have made, Mr. Johnson. I know representatives of Air Canada are here in the room, and I hope they heard what you had to say. It is those kinds of things that I think management would be keenly interested in, because I do know they are putting together an employee share ownership program and I do know they are going to want to make it as attractive as they possibly can.

My sense is that there is a great deal of excitement and enthusiasm, both on the part of management and on the part of employees, and I think the suggestion you have made, Mr. Johnson, is something they may very well want to consider, if it has not already been considered. When the officials of Air Canada come before the committee, you may very well want to pose that question to them or make that suggestion.

Mr. Johnson: I certainly will, Mr. Chairman. I hope I am at the meeting when the official appear before the committee. I think years of service would be one factor rather than having it based on salaries received so that, if somebody has been a flight attendant for 20 years, he could possibly have the opportunity to have the same number of shares issued to him as somebody who is well up in the executive part of the operation. A number of

[Traduction]

une participation majoritaire dans Air Canada. Mais je pense qu'au lieu de vendre 45 p. 100 des actions au public, il faudrait en vendre 55 p. 100. À ce moment-là, l'État n'aurait plus une participation majoritaire. Voilà donc ce qui nous sépare.

Je veux dire également, avant de poser ma question, que je doute de la sincérité de ceux qui s'opposent à la vente d'Air Canada et de leur fidélité à une compagnie nationale qui nous appartient à tous, en tant qu'actionnaires, lorsqu'il s'agit de se rendre d'un point A à un point B. Je doute qu'un grand nombre d'entre eux soient disposés à attendre dans l'aéroport un vol d'Air Canada s'ils peuvent en attraper un de Canadian Airline ou de Wardair ou de toute autre compagnie qui part plus tôt. Je pense qu'ils vont sauter dans le premier avion en partance pour arriver à destination le plus rapidement possible. Je pense donc parfois que cette fidélité est un peu fictive, monsieur le président.

Cela étant dit, j'aimerais revenir à la possibilité d'acheter des actions que possèdent les employés de la compagnie. Le vice premier-ministre pourrait-il nous dire s'il a songé à attribuer des actions sur la base de l'ancienneté des employés, un peu comme on l'a fait lors de la privatisation de Fishery Products International. Je pense que c'était une excellente idée de distribuer ainsi des actions aux employés de la société et de les encourager, en tant qu'actionnaires, d'en acheter d'autres pour accroître leur portefeuille. J'aimerais savoir s'il en a envisagé cette possibilité.

M. Mazankowski: C'est une idée très intéressante, monsieur Johnson. Je sais que des représentants d'Air Canada sont présents et j'espère qu'ils ont entendu ce que vous avez dit. C'est quelque chose qui devrait intéresser grandement la direction car je sais qu'ils sont en train de mettre au point un programme de distribution d'actions au personnel et je sais qu'ils voudront le rendre aussi attrayant que possible.

J'ai l'impression que tout le monde, tant du côté du patronat que du personnel, est très intéressé et enthousiaste et la suggestion que vous venez de faire, monsieur Johnson, mérite d'être prise en considération, si ce n'est déjà fait. Lorsque les responsables d'Air Canada comparaitront à votre comité, il serait bon de leur poser la question ou de leur faire la proposition.

M. Johnson: Je n'y manquerai pas, monsieur le président. J'espère que je serai là lorsque les dirigeants comparaitront. Il me semble que l'ancienneté pourrait être un critère plutôt que le montant du salaire, si bien que quelqu'un qui a été hôtesse de l'air ou steward pendant 20 ans pourrait avoir la possibilité d'acheter le même nombre d'actions qu'un cadre supérieur. On pourrait réserver un certain nombre d'actions que les

[Text]

shares should be reserved that employees could purchase afterwards, up to a maximum, because they would not be able to go over 10% anyway.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I know that from management's perspective the success of the airline is largely due in part to the dedication, loyalty and performance of the employees. This is precisely why they want to ensure that they will have every opportunity and every conceivable incentive to allow them to become participants in the ownership of the corporation.

Mr. Johnson: I am all for it.

The other thing, Mr. Deputy Prime Minister, is regarding the net income for the airline, which shows 1987 at \$45.7 million. I am wondering if you have a breakdown of what actually might have been the net income from the airline operation versus the investment in holding companies.

• 1715

Mr. Mazankowski: That would be in the annual report, and you might want to direct that question to the Air Canada people. I know that they were heading for a real banner year until they were hit with the strike. The strike just leading up to Christmas was devastating on their bottom line, and it had an effect into the first quarter of 1988 as well, because, in anticipation of the strike perhaps not being settled, people changed their bookings and it affected their first quarter.

Janet, do we have that?

Ms Smith: In the annual report, under tab 7 of your book, it shows their revenues by passenger, cargo, and other. But if you want a finer breakdown than that, you would have to ask the company.

Mr. Johnson: Yes. I did not have a chance to go through this, Mr. Chairman. We only got it yesterday evening.

Ms Smith: It is under tab 7. It is about halfway through.

Mr. Johnson: The only thing I want to state, for a point of interest, was that it was interesting to note that for both Canadian Airlines International and Air Canada it seemed like their total operating revenue was identical to their total assets. It was rather interesting to notice that.

Mr. Reid: Mr. Minister, I too want to express a word of appreciation by reason of your opening statement in that it has gone a long way to alleviate many of the concerns that were expressed on May 24 and at other times and elsewhere.

I also want to apologize to some degree that my comments might be somewhat repetitive down at the end of the line.

Maybe you had the opportunity of reading the tax and fiscal commentary of Robert Ronald J. Franald, Q.C., dealing with the sale of People's Air. After giving a dozen

[Translation]

employés pourraient acheter par après, jusqu'à un certain plafond, car ils ne pourraient de toute façon pas dépasser les 10 p. 100.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je sais que la direction a conscience que le succès de la compagnie est due en grande partie au dévouement, à la loyauté et au travail des employés. C'est précisément pour cette raison qu'elle veut faire en sorte que le personnel ait toutes les possibilités du monde pour participer au capital de la société.

M. Johnson: Je suis tout à fait en faveur de cela.

Mon autre question, monsieur le vice-premier ministre, concerne le bénéfice net de la société, qui était de 45,7 millions de dollars en 1987. Pourriez-vous nous indiquer quel part de ce profit provient de l'exploitation par opposition au revenu d'investissement.

M. Mazankowski: Cela devrait figurer dans le rapport annuel et il vaudrait mieux poser la question de toute façon à Air Canada. Je sais que la compagnie s'attendait à un résultat vraiment exceptionnel jusqu'au déclenchement de la grève. Cette grève, juste avant Noël, a eu un effet dévastateur sur les résultats, qui s'est fait sentir jusqu'au premier trimestre de 1988 car les gens avaient modifié leurs réservations longtemps à l'avance de crainte que la grève ne se poursuive et cela a affecté également le premier trimestre de l'année suivante.

Janet, avons-nous ces chiffres?

Mme Smith: Vous trouverez dans le rapport annuel, à l'onglet 7 de votre manuel, les revenus par provenance. Si vous voulez une ventilation plus détaillée que cela, il faudra poser la question à Air Canada.

M. Johnson: Oui. Je n'ai pas eu l'occasion de lire tout cela, monsieur le président, nous n'avons reçu le manuel qu'hier.

Mme Smith: C'est au chapitre 7. À peu près à la moitié du volume.

M. Johnson: Juste à titre d'observation, il m'a paru intéressant que, chez Canadian Airlines International comme chez Air Canada, les recettes d'exploitation totales sont identiques à l'actif total. C'est une coïncidence remarquable.

M. Reid: Monsieur le ministre, je veux vous remercier de votre déclaration préliminaire qui a calmé un grand nombre des craintes exprimées le 24 mai et par la suite.

Je dois également vous prier d'excuser le fait que mes propos risquent d'être quelque peu répétitifs.

Peut-être avez-vous eu l'occasion de lire l'analyse fiscale et financière que Robert Ronald J. Franald, C.R., a fait de la vente d'Air Canada. Après avoir indiqué une

[Texte]

good reasons why even partialized privatization should go through, he points out that the real negative in this mass of hot air is that Air Canada is not being totally privatized.

As part of the same treatise, he spends a page dealing with cost efficiency. The results clearly indicate the advantages of privatization in an attempt to achieve a more efficient management of the taxpayers' dollars, and he makes comparisons as between public and private management.

Having said all that, Mr. Minister, I recognize your comment and response to the 45% item, but I want to deal with it again if I might, that you are being overly cautious. What really was the rationalization between the 45%-55% split of share issue, when I think you must have appreciated that if it were reversed, with 55% available to the private sector for sale and dealing with the indications of interest you must have had, then it would have brought a higher price and a lot fewer concerns by reason that those people were hesitant about buying a minority position?

Mr. Mazankowski: It is, in large part, a judgment call. I respect your views. Having had some experience in the privatization process, and bearing in mind that Air Canada was perhaps one of the largest initiatives we had embarked upon, and given a whole host of conditions and factors, we thought that in order to achieve the degree of public support, which I think the initiative is receiving. . . I think the latest polls show that 60% to 69% and 70% are supportive of the way in which we are doing it. I am not so sure, if the figures were reversed, selling off 55% and the government retaining 45%, whether that support would have been at the same level.

Because it is a big issue and because it is a corporation that has symbolized Canadian air transportation for 50 years, my sense is that during the privatization process many Canadians felt somewhat comforted by the fact the government would still have a say in the way the process was developed and proceeded with. I guess being a cautious individual and usually erring on the side of caution, I can accept that criticism, Mr. Reid.

• 1720

Again, I think we have struck a rather unique balance on this particular issue, which is now enjoying widespread public support. On an issue like this, I think it is important to have broad-based public support, and we have that. If we do it right, we may very well be able to proceed toward the fuller course of privatization as you suggest, but that will be a decision we will take in a very pragmatic and rational manner.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Minister.

The bill contains a clause defining what is a floating share. I would assume that its articles of incorporation, or whatever the formal document will be, will contemplate

[Traduction]

douzaine de bonnes raisons de privatiser la société, même partiellement, il souligne que l'aspect véritablement négatif de tout le projet est qu'Air Canada ne sera pas totalement privatisée.

Il consacre une page de la même analyse à l'étude de rentabilité. Il en conclut que la privatisation comportera des avantages réels au plan de la rentabilité, de la bonne utilisation de l'argent des contribuables, et il procède à une comparaison entre la gestion publique et la gestion privée.

Tout cela étant dit, monsieur le ministre, j'ai entendu votre réponse concernant la répartition 45-55 p. 100, mais il me semble que vous faites preuve d'une prudence excessive. Quels étaient donc véritablement les motifs qui vous ont incité à proposer une telle répartition des actions entre le secteur public et le secteur privé, alors que vous deviez bien savoir qu'en prenant la proportion inverse, en vendant 55 p. 100 des actions au secteur privé, vous en auriez retiré un meilleur prix et calmé en même temps les craintes de ceux qui n'aiment pas être actionnaires minoritaires?

M. Mazankowski: C'est en grande mesure une question de jugement. Je respecte votre point de vue. Ayant quelque expérience du processus de la privatisation, et sachant qu'Air Canada est l'une des plus grosses initiatives de privatisation que nous ayons jamais entreprises, et étant donné toute une longue série de conditions et de facteurs, nous avons pensé que pour rallier le public aussi largement que nous l'avons fait. . . Les derniers sondages indiquent que de 60 à 69 et 70 p. 100 des Canadiens sont en faveur de la méthode que nous avons choisie. Je ne suis pas certain, si nous avions inversé la proposition, c'est-à-dire vendu 55 p. 100 des actions pour n'en conserver que 45 p. 100, que le public nous aurait autant appuyés.

Sachant que c'est une affaire importante, et qu'Air Canada symbolise les transports aériens canadiens depuis 50 ans, j'ai l'impression qu'un grand nombre de Canadiens se sont sentis réconfortés par le fait que le gouvernement continuerait à avoir son mot à dire dans la gestion de la compagnie. Étant prudent de nature, et péchant parfois par excès de prudence, je puis accepter cette critique, monsieur Reid.

Encore une fois, je pense que nous avons réalisé un compromis qui a maintenant obtenu la faveur du public. Sur une question comme celle-ci, il me paraît important d'avoir l'opinion publique avec soi, et c'est le cas. Si nous nous y prenons bien, nous pourrions peut-être pousser la privatisation plus loin, comme vous le préconisez, mais ce sera une décision que nous prendrons de manière très pragmatique et rationnelle.

M. Reid: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Le projet de loi contient une clause décrivant ce qu'est une action flottante. Je suppose que les statuts de la société, ou le document officiel qui sera adopté, laisseront

[Text]

raising equity perhaps by means of other shares, preferred shares and voting rights in different classes. May we assume that the 45% now being made available to the private sector will be voting shares of the nature that is ordinarily contemplated by the individual?

Mr. Mazankowski: That is correct.

Mr. Reid: Then might I come back to an earlier question which was raised? In the debate on May 24 you were kind enough to make a comment to the effect that Bill C-129 would at last give Air Canada the opportunity to operate in a businesslike manner, unencumbered by the provisions that ordinarily cloud a Crown corporation.

You have indicated some public concerns already, and there may be others, and I come to the board of directors of a not necessarily businesslike commercial issue, election, appointment of boards of directors. Will not the 55% shares be represented on the board? How are they to be appointed and what direction will be given to them with respect to their course of duties other than what they would read in the Canada Business Corporations Act?

I noted too in your opening comments on May 24 your continuing public concerns, such as employment practices and others, that will be there. How will you reconcile these, or what direction or form of direction will be given to the board of directors to take cognizance of your public concerns, or whatever other directions you wish to give to the board of a non-monetary nature?

Mr. Mazankowski: To answer the last part of your question first, Mr. Reid, I think Air Canada has distinguished itself in an exemplary fashion in terms of its relationship with its employees, and it is subject to the Canada Labour Code, I think what I was saying is that I simply want to send out the signal that the same kind of policies that have governed them in the past would do so in the future and we can only expect that to continue.

Insofar as the behaviour of the members of the board, shareholders must clearly comply with the spirit and thrust and letter of the Canada Business Corporations Act, but also consistent with what has been the practice since the Air Canada Act of 1977. I am simply reinforcing that for two reasons: I want to ensure that those who are contemplating buying shares will be given the assurance that the government is not going to intervene or interfere in a decision-making process that would not be consistent with sound commercial business principles and not consistent with the provisions of the Canada Business Corporations Act.

I think it is to send a signal out there because of the criticism, as Mr. Orlikow pointed out and as you suggested, that we should have gone for a majority sale or full privatization. There also have been suggestions that the conditions we have attached to this sale may very well reduce the value of the shares somewhat. I think you have to accept those things with an open mind.

[Translation]

la possibilité de réunir des capitaux par d'autres moyens, notamment l'émission d'actions privilégiées et assorties de droits de vote de différentes catégories. Pouvons-nous compter que les 45 p. 100 du capital qui seront maintenant offerts au secteur privé seront des actions assorties du droit de vote comme celles que les gens ordinaires achètent habituellement?

M. Mazankowski: C'est juste.

M. Reid: J'aimerais dans ce cas revenir à une question qui a déjà été soulevée auparavant. Lors du débat du 24 mars, vous nous avez dit que le projet de loi C-129 donnerait enfin à Air Canada la latitude de fonctionner comme une entreprise commerciale, sans toutes les lourdeurs qui freinent ordinairement une société d'État.

Vous avez déjà fait état de certaines craintes du public, et il pourra y en avoir d'autres, je pense notamment au conseil d'administration, au choix des membres du conseil. Est-ce que les 55 p. 100 d'actions publiques ne seront pas représentées au conseil? Comment les membres seront-ils choisis et quelles instructions leur seront données, indépendamment de ce qui figure dans la Loi sur les corporations commerciales canadiennes?

J'ai relevé également dans vos propos du 24 mai le maintien de certaines considérations de nature publique, notamment en ce qui concerne l'emploi, etc. Comment allez-vous concilier ces aspects contradictoires, ou quelles directives ou instructions donnerez-vous au conseil d'administration afin d'assurer que les considérations de nature non commerciale soient prises en compte?

M. Mazankowski: Pour répondre d'abord à la dernière partie de votre question, monsieur Reid, je pense qu'Air Canada a su établir des relations de travail exemplaires avec ses employés et la société est soumise au Code canadien du travail. Je voulais simplement indiquer que les mêmes politiques en matière de relations de travail seraient suivies à l'avenir et qu'il n'y aurait pas de changement sur ce plan.

En ce qui concerne le comportement des membres du conseil d'administration, les actionnaires doivent à l'évidence respecter la lettre et l'esprit de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes mais également celles de la Loi d'Air Canada de 1977. Je ne fais que réaffirmer cela, et pour deux raisons: je veux que ceux qui envisagent d'acheter des actions aient toutes les assurances que le gouvernement ne va pas s'ingérer dans la gestion de la société, imposer des décisions qui seraient contraaires à l'intérêt commercial de la société et qui iraient à l'encontre de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

C'était pour répondre aux critiques, ainsi que M. Orlikow l'a fait valoir, qui nous reprochent de ne pas vendre la majorité ou la totalité des actions. On a également dit que les conditions dont nous avons assorti cette vente risqueraient de réduire la valeur des actions. Je pense qu'il faut accepter ce genre de chose avec une certaine ouverture d'esprit.

[Texte]

[Traduction]

• 1725

As I said earlier, we have always placed conditions on the sale of Crown corporations to the private sector because there are certain elements we want preserved. So to send the signal out to the potential shareholders that the government is not going to be intervening and challenging the management whether or not services should be instituted, specific routes drawn back or restructured because of political pressure and political heat, we want to give interested shareholders the assurance that it will be governed consistent with sound commercial business principles.

The Chairman: Thank you very much.

We have about three or four minutes left before the minister has to leave, and Mr. MacLellan did ask for a second round.

Mr. MacLellan: On a point of order, Mr. Chairman. We did not start this until 4 p.m. and the normal time for starting committees is 3.30 p.m. The Deputy Prime Minister was interested in having this meeting very quickly; frankly I do not see why we should be restricted to that short a period of time. I am not planning to go on indefinitely, but I would not want to be restricted. I am sure the Deputy Prime Minister will understand.

Mr. Mazankowski: I would certainly not in any way want to be restricted from the benefit of Mr. MacLellan's advice, questions and wisdom.

Mr. MacLellan: Thank you.

Mr. Mazankowski: I would certainly stay here as long as he wants to. I know we have to vote fairly soon.

Mr. MacLellan: They would not start without the Deputy Prime Minister, I am sure.

The Chairman: The point is, if we were to go for two hours, we would go to 6 p.m. On the other hand, I did understand that the minister had to get away a little earlier and we have been over the ground pretty well. The point was being made by Mr. Reid that some of the questions were repetitious. Your particular opening questions, Mr. MacLellan, were very good. Perhaps you have some new ones.

Mr. MacLellan: According to the act no more than 25% of the shares will belong to non-residents. Now, if we are selling 45% initially, then of course that is more than half. Are the 25% that will be available to non-residents going to be issued on a *pro rata* basis, so that at any time not more than 25% of the shares issued to the private sector will be owned by non-resident Canadians?

• **Mr. Mazankowski:** It is 25% of the shares issued.

Mr. MacLellan: So, that brings it to the next point. In Bill C-121 there is a provision that in voting at annual meetings no more than 25% of the shares that are actually

Comme je l'ai déjà dit, nous avons toujours imposé des conditions à la vente des sociétés de la Couronne car nous tenons à préserver un certain nombre d'éléments. Nous voulons donc bien faire comprendre aux acheteurs potentiels que le gouvernement ne va pas intervenir dans la gestion, ni la contester, qu'il s'agisse de mettre en place de nouveaux services, d'ouvrir ou de fermer des lignes et que nous n'allons pas exercer de pressions politiques sur ce plan. Nous voulons donner aux actionnaires intéressés l'assurance que la société sera gérée conformément à des principes commerciaux rationnels.

Le président: Je vous remercie.

Il nous reste trois ou quatre minutes avant le départ du ministre et M. MacLellan a demandé un deuxième tour.

M. MacLellan: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Nous n'avons commencé qu'à 16 heures, alors que l'heure normale est 15h30. Le vice-premier ministre a voulu que nous ayons cette réunion avec lui très vite. Franchement, je ne vois pas pourquoi on veut nous restreindre autant. Je n'ai pas l'intention de faire traîner cette séance, mais je ne veux pas non plus que l'on me presse autant. Je suis sûr que le vice-premier ministre comprendra.

M. Mazankowski: Je ne voudrais certainement pas me priver des conseils, des questions et de la sagesse de M. MacLellan.

M. MacLellan: Je vous remercie.

M. Mazankowski: Je resterai aussi longtemps qu'il le voudra. Nous devons partir pour un vote dans pas très longtemps.

M. MacLellan: Ils ne commenceraient pas sans le vice-premier ministre, j'en suis sûr.

Le président: Le problème est que si nous voulons siéger pendant deux heures, il faudrait continuer jusqu'à 18 heures. J'ai cru comprendre que le ministre devait partir un peu plus tôt et nous avons à peu près fait le tour de la question. M. Reid a dit lui-même que certaines de ces questions étaient répétitives. Vos premières questions, monsieur MacLellan, étaient excellentes. Peut-être en avez-vous d'autres du même tonneau.

M. MacLellan: D'après le projet de loi, 25 p. 100 des actions au plus peuvent être vendues à des non-résidents. Si l'on vend 45 p. 100 initialement, cela fait plus de la moitié qui peuvent être achetées par l'étranger. Est-ce que les 25 p. 100 mis à la disposition des non-résidents seront émises au prorata, afin qu'à aucun moment plus de 25 p. 100 des actions émises dans le secteur privé ne puissent être aux mains d'étrangers?

M. Mazankowski: C'est 25 p. 100 des actions émises.

M. MacLellan: Cela m'amène à ma question suivante. Le projet de loi C-121 précise que lors des assemblées d'actionnaires, pas plus de 25 p. 100 des votes ne peuvent

[Text]

voted will be by non-residents. The act does not seem to contain the same provision.

Ms Smith: No, this one does not.

Mr. MacLellan: If this was an oversight, perhaps the government could include a similar provision in this act.

Mr. Mazankowski: I might have to think about that. I am not sure at this particular time, but it is something that I would be prepared to look at.

Mr. MacLellan: Mr. Chairman, clause 10 provides that this act is to be subject to the Official Languages Act. There have been reports, Mr. Deputy Prime Minister, that the company and others have requested that it be considered exempt from the Official Languages Act. Is it the intention of the government to moderate this section or to delete it entirely from the act?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in fairness, I do not think there has ever been a request by Air Canada to be exempted from the provisions of the Official Languages Act. They are very much a willing compliant today. They have expressed some concerns in some particular areas, which I think they will outline to the committee. The committee may very well want to look at it in terms of some of the interpretations that they may see. Perhaps it is a matter of clarification, Mr. Chairman. I think what they want is the assurance that their competitive position will not be encumbered by the fact that they have to comply in a certain area, while other airlines do not have to comply in the same manner.

• 1730

So I do not view it as a serious matter, but if there are some areas where clarification can be instituted, either through the process of dialogue or by clarification, it is certainly something that might be considered. I would think they would be eager to outline some of their concerns.

Mr. MacLellan: Mr. Chairman, clause 9 says that the new company may use the name "Air Canada". So it is not the intention of the government to restrict the name of the airline to Air Canada.

Mr. Mazankowski: We wanted to have the absolute assurance that Air Canada, the symbol of Air Canada, and everything remained intact, and that provision is incorporated in there.

Mr. MacLellan: But it is an optional provision for the company. They can change the name.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. MacLellan: Mr. Chairman, on page 4 of the minister's statement, he says:

We have now an airline industry that serves Canadian communities more often, in a more integrated manner,

[Translation]

être exprimés par des non-résidents. La loi ne contient pas la même disposition.

Mme Smith: Non, c'est vrai.

M. MacLellan: Si c'est un oubli, peut-être le gouvernement pourrait-il inscrire une disposition similaire dans le projet de loi.

M. Mazankowski: Il faudra que j'y réfléchisse. Je ne sais trop que vous dire dans l'immédiat, mais je vais y réfléchir.

M. MacLellan: Monsieur le président, l'article 10 précise qu'Air Canada est assujettie aux dispositions de la Loi sur les langues officielles. Or, il semble, monsieur le vice-premier ministre, que la société et d'autres ont demandé à être exemptées de la Loi sur les langues officielles. Le gouvernement a-t-il l'intention de modifier cette disposition ou de la supprimer entièrement?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne pense pas qu'Air Canada ait jamais demandé à être exemptée de la Loi sur les langues officielles. Elle la respecte déjà très volontiers aujourd'hui. Elle a exprimé quelques préoccupations concernant certains aspects, dont ils feront part au comité. Le comité pourra alors y réfléchir à la lumière de certaines interprétations qui pourraient être données. Une précision peut-être, monsieur le président. Ce qu'ils veulent, à mon avis, c'est qu'on leur dise que leur position sur le marché ne sera pas menacée, ce qui serait le cas si on les forçait à observer certaines règles quand d'autres compagnies aériennes n'ont pas les mêmes obligations.

Pour moi, ce n'est pas très grave, mais certaines précisions sont probablement justifiées, soit au cours de discussions, soit par des éclaircissements; cela mérite d'être envisagé. J'imagine qu'ils se feront un plaisir de vous faire part de leurs préoccupations.

M. MacLellan: Monsieur le président, l'article 9 précise que la nouvelle compagnie peut utiliser le nom «Air Canada». Le gouvernement n'a donc pas l'intention d'obliger la compagnie aérienne à utiliser le nom «Air Canada».

M. Mazankowski: Nous avons voulu nous assurer qu'Air Canada, le symbole d'Air Canada et tout le reste seraient intouchés et c'est la raison de cette disposition.

M. MacLellan: Mais pour la compagnie, c'est facultatif, elle peut changer le nom.

M. Mazankowski: Oui.

M. MacLellan: Monsieur le président, à la première page de sa déclaration, le ministre observe:

À l'heure actuelle, notre industrie des transports aériens dessert les collectivités canadiennes plus

[Texte]

with a greater range of services, in a more competitive environment.

On page 7, he says:

On the basis of summer 1988 data, CAIL serves some 59 domestic points directly and 113 with alliance carriers. Air Canada serves 28 points directly and 90 with alliance carriers.

Of course, the reason Canadian Airlines International serves so many points is that it has just been amalgamated, and it has Nordair, Quebecair, Pacific Western Airlines and Canadian Airlines. When they are in business for a while, a lot of those destinations may very well disappear.

✱

My concern, Mr. Deputy Prime Minister, is that with this deregulation in Canada we may see the situation that existed in Britain, where British Airways bought the last remaining competitor in Britain—British Caledonian Airways—and now there is only the one carrier. We will have a gradual pruning of Canadian Airlines International, and conceivably we could wind up with one carrier in Canada. I would like to see a provision in the act which says that Air Canada will not buy the shares of another major airline in Canada, or that a major airline in Canada will not be permitted to buy shares in Air Canada. So we will at least have two major carriers in Canada, and we will not be subject to what has happened in Britain.

Mr. Mazankowski: There are some restrictions, Mr. MacLellan, in the new National Transportation Act which clearly cover that kind of situation. After regulatory reform continues to be as successful as it has in the last little while, you share a concern over the fact that there may be a reduction in the number of points served. I think Air Canada—and you can certainly get them to elaborate on it when they come before the committee—with its alliance carriers, are serving far more points in Canada today than they were prior to 1984. As a matter of fact, I think the figures are something like 2,300 domestic departures on a weekly basis in 1984, and that has been increased to some 4,500 departures per week in 1987. That is a 90% increase.

What is happening is that their feeder lines and their integrated system are providing better service and a greater variety of services, particularly in the west, the north, and the Atlantic provinces. I think your concern about the fact that these numbers will reduce is without foundation. Air Canada, I know, made a decision as a Crown corporation, not as a private-sector corporation, to pull out of London, to pull out of Sault Ste. Marie. The result is that now those two communities are getting better services, greater frequency of services, than they did before.

[Traduction]

souvent et de façon plus uniforme, en plus d'offrir un vaste éventail de services et ce, dans un milieu plus concurrentiel.

À la page 2, il dit:

En examinant les chiffres de l'été 1988, on note que la compagnie les Lignes aériennes Canadien International dessert 59 centres sur le territoire canadien et si l'on compte les transporteurs de l'alliance qui y sont affiliés, ce total se chiffre à 113. Quant à Air Canada, elle dessert directement 28 centres et un total de 90 centres si l'on inclut les aéroports couverts par les transporteurs de l'alliance.

Bien sûr, si les Lignes aériennes Canadien International desservent tellement de centres, c'est que la fusion est très récente, et que cette compagnie regroupe Nordair, Québecair, Pacific Western Airlines et Canadian Airlines. Après un certain temps, il est probable que beaucoup de destinations disparaissent.

Monsieur le vice-premier ministre, je crains que cette déréglementation au Canada ne donne les mêmes résultats qu'en Grande-Bretagne; en effet, là-bas, British Airways a racheté son dernier concurrent en Grande-Bretagne, British Caledonian Airways, et aujourd'hui, il ne reste plus qu'un seul transporteur. Progressivement, on va élaguer les Lignes aériennes Canadien International et nous pourrions bien un beau jour nous retrouver avec un seul transporteur au Canada. J'aimerais que la Loi empêche Air Canada de racheter les actions d'une autre grande compagnie aérienne canadienne ou empêche une compagnie aérienne canadienne de racheter des actions d'Air Canada. De cette façon, nous garderons au moins deux grands transporteurs et nous ne risquons pas de voir ici ce qui s'est produit en Grande-Bretagne.

M. Mazankowski: Monsieur MacLellan, la nouvelle Loi nationale des transports contient des restrictions qui visent justement ce genre de situation. Après un certain temps, la réforme de la réglementation progressant de façon aussi satisfaisante que ces derniers temps, vous ne serez peut-être plus autant préoccupé par la réduction des destinations. Vous pourrez poser la question aux représentants d'Air Canada lorsqu'ils comparaitront devant le comité, mais je crois qu'Air Canada, avec les transporteurs de l'alliance, dessert beaucoup plus de destinations au Canada qu'avant 1984. En fait, je pense qu'en 1984, il y avait environ 2,300 départs intérieurs chaque semaine, en 1987, il y en avait environ 4,500. Autrement dit, une augmentation de 90 p. 100.

En effet, le réseau de correspondances et le système intégré assurent un meilleur service, une plus grande gamme de services, en particulier dans l'Ouest, le Nord et les provinces de l'Atlantique. Je crois que vos craintes sur les réductions possibles sont sans fondement. Je sais qu'en sa qualité de société de la Couronne et non en sa qualité de société du secteur privé Air Canada a décidé d'interrompre ses services à London et à Sault Ste Marie. Depuis, ces deux communautés sont mieux desservies, avec plus de fréquence qu'auparavant.

[Text]

[Translation]

• 1735

You talk about how you need a Crown corporation to service certain points. I come from Alberta. Air Canada pulled out of the service between Edmonton and Calgary 25 or 30 years ago. Pacific Western, and now Canadian Airlines... that has been a bonanza route for them. They have served Fort McMurray, they have served Yellowknife, they have served many, many communities in the north, as a private-sector corporation.

So all I am saying to you is that this balderdash about how you have to be a Crown corporation to serve sparsely populated centres just does not hold water. Look at our own experience. I wish people would stop using that comparison, because it does not stand up, not in fact, in fiction, or in practice.

Mr. MacLellan: I did not say it had to be a Crown corporation. My concern is that we will wind up with one major carrier in Canada.

Mr. Mazankowski: You certainly have provisions in the National Transportation Act that guard against that.

Mr. MacLellan: I think I know the provisions you mean, but I am not sure they are going to be able to be strong enough to do it.

Mr. Orlikow: Just a follow-up question on the one Mr. MacLellan asked about some of the implications and the suggestions that the people in Air Canada want to change their responsibilities under the Official Languages Act, maybe because in flying to the United States or to other countries it gives them a cost others do not have. What would you think of the suggestion that we have the Commissioner of Official Languages come before the committee and discuss his views on that?

The Chairman: Mr. Orlikow, that is something the committee could decide.

Mr. Mazankowski: I would be glad to answer that. I am sure the Official Languages Commissioner would be eager to come, and he would probably give you an insight into the way in which Air Canada is conducted.

Air Canada is complying with the current Official Languages Act as it is presently in existence. It wants some clarification on some issues out of Bill C-72. That is perfectly in order. If there are some areas, as I have said, that may cause them problems in their interpretation, I think primarily it may very well be a matter of interpretation. But surely now is the time to get it clarified. They want to ensure that they understand the rules of the game, so they can continue to serve as a national carrier, consistent with the provisions of the National Transportation Act and consistent with the Official Languages Act, and to be the good corporate citizen they were in the past.

Vous dites que certaines destinations peuvent être bien servies uniquement par une société de la Couronne. Je suis de l'Alberta; Air Canada a interrompu le service entre Edmonton et Calgary il y a 25 ou 30 ans. Pacific Western, et aujourd'hui Canadian Airlines... pour eux, c'est devenu un trajet privilégié. Ils desservent Fort McMurray, Yellowknife, et un très grand nombre de communautés dans le Nord, et ce sont des sociétés du secteur privé.

Autrement dit, c'est une fumisterie de prétendre que seule une société de la Couronne peut desservir les localités peu peuplées, cela ne tient pas debout. Prenez notre expérience à nous. J'aimerais beaucoup que les gens cessent de faire cette comparaison, car elle ne tient pas, pas plus dans les faits que dans la fiction ou dans la pratique.

M. MacLellan: Je n'ai pas dit qu'il fallait forcément une société de la Couronne. Ce que je crains, c'est qu'un jour il ne reste plus qu'un seul transporteur au Canada.

M. Mazankowski: Eh bien la Loi nationale des transports est là pour l'empêcher.

M. MacLellan: Je crois savoir à quelles dispositions vous faites allusion, mais je ne sais pas si elles seront suffisamment efficaces.

M. Orlikow: Un complément d'information au sujet d'une question de M. MacLellan; il a dit que certains à Air Canada voulaient que les responsabilités de la compagnie dans le cadre de la Loi sur les langues officielles soient modifiées car aux États-Unis ou dans d'autres pays cela provoque des frais que les autres compagnies n'ont pas. Pensez-vous qu'il serait bon de convoquer le commissaire aux langues officielles devant le comité et de lui demander ce qu'il en pense?

Le président: Monsieur Orlikow, c'est au comité de décider de ce genre de choses.

M. Mazankowski: Je répondrai à la question avec plaisir. Je suis certain que le commissaire aux langues officielles se fera un plaisir de venir, et probablement qu'il vous donnera une bonne idée de la façon dont Air Canada est administrée.

Air Canada se conforme aux dispositions de la Loi sur les langues officielles qui est actuellement en vigueur. La compagnie veut profiter du bill C-72 pour obtenir certains éclaircissements. Tout cela est très normal. Comme je l'ai dit, il y a d'autres domaines où l'interprétation peut poser un problème, mais c'est peut-être avant tout un problème d'interprétation. Quoi qu'il en soit, le moment est certainement bien choisi pour préciser les choses. Les intéressés veulent s'assurer qu'ils comprennent bien les règles du jeu, ce qui leur permettra de continuer à jouer le rôle de transporteur national conformément aux dispositions de la Loi nationale des transports et conformément à la Loi sur les langues officielles dans un esprit de civisme comme ils l'ont fait par le passé.

[Texte]

So if there is any way in which the committee can be helpful, in either allaying their concerns or clarifying them, that is a challenge for the committee. That is why we rely on your wisdom. If we did not have this process, we would have to be absolutely perfect; and perfect we are not.

Mr. Orlikow: You, Mr. Minister, have talked about the benefits we have seen as a result of deregulation. You have talked about how the major airlines are now working—

Mr. Mazankowski: Tremendous accomplishments.

Mr. Orlikow: —with the feeder lines, which are separately owned but work very closely. . . and have to for their success in co-ordinating their flight times with the major airlines. But what we have seen—and Mr. MacLellan mentioned that particularly with Canadian International—is the takeover by that company of a number of formerly independent companies, Quebecair, Nordair, PWA, and so on. There is a good deal of opinion amongst people who study the transportation industry that we have not seen the end of the consolidation of carriers in Canada. The growth load in passenger traffic is pretty static now.

• 1740

So you have Professor Fred Lazar at York University, whose area of expertise is transportation, predicting that Canadian airlines may likely become part of larger American airlines in the next 10 years or so. Has the government looked at that? Is there any provision for stopping that, or are you just leaving it alone? How would we prevent one or more of the three major Canadian carriers from becoming partners for U.S. airlines?

Mr. Mazankowski: The learned professor you quote should do himself a favour and read the National Transportation Act. First of all, therein he would find his answer, because it is pretty clear that there is a restriction of 25% non-resident ownership of an airline. They would not be issued a licence. That is a practice that is prevalent around the world.

One of your members said it is possible that the control of Air Canada will eventually go to organizations such as Eastern and Pam Am. That is totally irresponsible, Mr. Chairman, and I do not know on what those kinds of allegations are founded. There is no back-up, and it simply is plain mischievous and misleading. It is absolute nonsense.

Mr. Orlikow: But, Mr. Minister, there are many corporations, and some of the largest corporations, in which control is held with much less than 25% ownership. So if the only restriction on foreign control or control by one of the three major airlines is that not more

[Traduction]

Le comité peut probablement jouer un rôle utile, soit les rassurer, soit leur donner des précisions, c'est une tâche toute désignée pour le comité. Pour cette raison, nous nous reposons sur votre sagesse. Sans cette possibilité, nous serions condamnés à la perfection, et pour l'instant, nous ne sommes pas parfaits.

M. Orlikow: Monsieur le ministre, vous nous avez parlé des avantages que vous voyez à la déréglementation. Vous nous avez expliqué comment les grandes compagnies aériennes travaillent actuellement. . .

M. Mazankowski: Des réalisations extraordinaires.

M. Orlikow: . . . avec les petites compagnies locales, qui sont indépendantes mais qui travaillent en étroite collaboration. . . pour elles c'est une obligation, il faut qu'elles alignent leurs horaires sur ceux des grandes compagnies aériennes. Or, et M. MacLellan l'a mentionné dans le cas de Canadian International, on s'aperçoit que cette compagnie est plutôt en train de racheter un certain nombre de compagnies indépendantes, Québecair, Nordair, PWA, etc. Beaucoup de spécialistes de l'industrie des transports pensent que la consolidation des transporteurs au Canada est loin d'être terminée. Le trafic voyageur n'augmente plus tellement: il est assez stationnaire.

M. Fred Lazar, professeur à l'Université York, et dont la spécialisation est le transport, nous a prédit que les compagnies aériennes canadiennes seraient vraisemblablement intégrées aux grandes compagnies aériennes américaines, d'ici 10 ans. Cela inquiète-t-il le gouvernement? Avez-vous l'intention de freiner cette tendance, ou laisserez-vous les événements se produire d'eux-mêmes? Comment allons-nous empêcher que l'une ou plusieurs des trois grands transporteurs canadiens ne s'associent aux compagnies américaines?

M. Mazankowski: Vous rendriez le plus grand service à l'éminent professeur que vous venez de citer en lui conseillant de lire la Loi nationale sur les transports. Tout d'abord, il y trouverait sa réponse, puisqu'on peut y lire noir sur blanc que l'on limite à 25 p. 100 le nombre des actions d'une compagnie aérienne qui peuvent être achetées par des non-résidents. Par conséquent, ces non-résidents n'obtiendraient pas non plus de permis, comme cela se fait à peu près partout dans le monde.

L'un des membres de votre parti a prétendu que Air Canada finirait par tomber entre les mains de sociétés comme Eastern et Pam Am. C'est ridicule, monsieur le président, et je ne sais pas sur quoi on fonde ces allégations. Rien ne prouve que cela deviendra le cas, et c'est vouloir être malin et induire en erreur que de parler ainsi. C'est tout à fait ridicule.

M. Orlikow: Mais, monsieur le ministre, il existe de nombreuses sociétés, parmi les plus grandes, qui sont contrôlées par des actionnaires détenant bien moins de 25 p. 100 des actions. Par conséquent, si en limitant à 25 p. 100 les actions qui peuvent être détenues par des non-

[Text]

than 25% can be owned by non-Canadians, then 25%, 24% or 20% could in fact give control, as it does in many corporations right now. I think Bell is a perfect example. I do not think any one group owns even 10%.

Mr. Mazankowski: Yes, but they cannot control more than 10%. A 25% group does not work. It could not happen.

Mr. Orlikow: If you permit up to 25%, there are many—

Mr. Mazankowski: But one person could not own 25%. There is a restriction of 10%. The legislation has very strict requirements with respect to association. Read the legislation.

The Chairman: The bill, Mr. Orlikow, is very, very clear.

Mr. Mazankowski: The NDP should get some new researchers because some of the irresponsible gobbledegook that has been perpetuated in this debate is most unfair and very unbecoming.

Mr. Orlikow: I have one last question, Mr. Chairman. Have you estimated what the costs of the sale of shares will be? In other words, what has been budgeted for the sale in terms of commissions advertising the cost of the share offering? In other privatizations, there have been criticisms that the underwriting firms made far too much in the way of profits.

Mr. Mazankowski: I know profit is a dirty word for Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: Not at all.

Mr. Mazankowski: But I think, Mr. Chairman, that would be a question more appropriately handled by Air Canada. They are engaging all these people, and I am sure they would be very happy to elaborate on those particular points.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I think the Deputy Prime Minister has clearly stated what I wanted to raise, and that was on the individual or associate ownership of not more than 10%. I do not know how any other airline or anybody else could gain control of the company, according to the National Transportation Act. I wanted to ask the question only to bring that up, so it would satisfy the opposition member who asked the question.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Johnson. Unless there are any good reasons, I would like to see the

[Translation]

Canadiens, vous vous imaginez ainsi pouvoir empêcher les grandes sociétés étrangères de mettre la main sur Air Canada, vous vous trompez, puisque avec 24 ou même 20 p. 100 des actions, elles seraient en mesure de s'assurer une place prépondérante, comme c'est le cas actuellement dans bien des sociétés. La Société Bell constitue un exemple parfait: à ce que je sache, aucun des groupes d'actionnaires ne possèdent même 10 p. 100 des actions.

M. Mazankowski: D'accord, mais on ne peut individuellement posséder plus de 10 p. 100 des actions. Autrement dit, un groupe qui, collectivement, posséderait 25 p. 100 des actions, ne pourrait pas exister. C'est donc impossible.

M. Orlikow: Si vous permettez d'acheter jusqu'à 25 p. 100 des actions, il y a beaucoup de...

M. Mazankowski: Mais individuellement, on ne peut pas se rendre jusqu'à 25 p. 100 des actions; on est limité à 10 p. 100. La loi est très stricte en ce qui concerne les associations. Vous devriez la lire.

Le président: Le projet de loi est très clair à cet égard, monsieur Orlikow.

M. Mazankowski: Le NPD devrait se trouver de nouveaux documentalistes, parce que je trouve tout à fait odieuses les insinuations que l'on tente de perpétuer au cours du débat: c'est injuste et cela ne sied pas à un Comité.

M. Orlikow: J'ai une dernière question, monsieur le président. À combien avez-vous évalué la vente des actions? Autrement dit, qu'avez-vous prévu comme budget de vente, et je pense ici particulièrement aux commissions prélevées sur la vente des actions? Lors d'autres privatisations, on avait beaucoup critiqué les maisons de courtage pour avoir fait d'énormes profits.

M. Mazankowski: Je sais que pour M. Orlikow, c'est pêcher que de faire des profits.

M. Orlikow: Pas du tout.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il vaudrait mieux poser la question à Air Canada. Comme la société a embauché des tas de gens pour faire ce travail, je suis sûr qu'elle serait toute disposée à vous fournir les explications que vous cherchez.

M. Johnson: Monsieur le président, le vice-premier ministre a répondu très clairement à la question que je voulais poser, au sujet de la limite de 10 p. 100 imposée au nombre d'actions pouvant être achetées individuellement ou en association. Aux termes de la Loi nationale sur les transports, je ne vois pas comment une autre société aérienne, ou quelque autre société de transport, pourrait mettre la main sur Air Canada. Moi aussi, je voulais apporter cette précision, pour répondre au député de l'opposition.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Johnson. À moins qu'on ait de bonnes raisons de ne pas le faire,

[Texte]

committee draw to a close. Have you anything else, Mr. MacLellan, that is—

Mr. MacLellan: Just for clarification, the minister said to one of the committee members that selling 45% of the shares would be more acceptable to people than selling 55% of the shares. Is the Deputy Prime Minister then saying, Mr. Chairman, that 45% of the shares as opposed to 55% were sold for public relations reasons?

Mr. Mazankowski: No, public support. I said it was a judgment call. This is an issue we think is important to all Canadians. We believe in it, we want to do it right, and if we have erred, we have erred on the side of caution.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. It has been very, very comforting having been with you.

The committee will meet Thursday morning at 8 a.m. in this room for a steering committee meeting, which will be in camera. Next Tuesday morning at 9.30 a.m., we will hear from Air Canada.

This meeting is adjourned.

[Traduction]

j'aimerais bien mettre fin à cette séance-ci. Avez-vous autre chose à demander, monsieur MacLellan. . .

M. MacLellan: Je voudrais avoir une précision. Le ministre a dit à l'un des membres du Comité que le public canadien accepterait plus facilement que l'on vende 45 p. 100 des actions d'Air Canada que si l'on en vendait 55 p. 100. Si je vous ai bien compris, monsieur le vice-premier ministre, 45 p. 100 des actions, plutôt que 55 p. 100 ont été vendues pour fins de relations publiques?

M. Mazankowski: Non, pour aller chercher l'appui du public. J'ai aussi dit que c'était une question de jugement, car cela nous semble important pour tous les Canadiens. Nous croyons en cette privatisation, nous voulons qu'elle se fasse sans bavures et si nous avons péché, c'est tout simplement par excès de prudence.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Vous nous avez beaucoup rassuré par votre présence.

Le comité directeur se réunira jeudi matin, dès 8 heures dans cette salle-ci à huis clos. Puis, mardi prochain, nous recevrons le témoignage d'Air Canada, à 9h30.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESS

Monday, June 13, 1988:

Janet Smith, Deputy Minister, Privatization and
Regulatory Affairs.

TÉMOIN

Le lundi 13 juin 1988:

Janet Smith, sous-ministre, Privatisation et Affaires
réglementaires.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, June 16, 1988

Tuesday, June 21, 1988

Chairman: Jack Ellis

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 16 juin 1988

Le mardi 21 juin 1988

Président: Jack Ellis

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on*

BILL C-129

**An Act to provide for the continuance of
Air Canada under the Canada Business
Corporations Act and for the
issuance and sale of shares thereof
to the public**

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le*

PROJET DE LOI C-129

**Loi prévoyant la prorogation d'Air
Canada sous le régime de la Loi sur
les sociétés commerciales canadiennes
ainsi que l'émission et la vente de
ses actions au public**

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-129

Chairman: Jack Ellis

Members

Richard Grisé
Morrissey Johnson
Russell MacLellan
George Minaker
David Orlikow
Joe Reid
Barbara Sparrow—(7)

(Quorum 4)

G.A. (Sandy) Birch
Clerk of the Committee

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-129

Président: Jack Ellis

Membres

Richard Grisé
Morrissey Johnson
Russell MacLellan
George Minaker
David Orlikow
Joe Reid
Barbara Sparrow—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
G.A. (Sandy) Birch

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 16, 1988

(3)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public, met at 8:06 o'clock a.m. this day, *in camera*, in room 269 W.B., the Chairman, Jack Ellis, presiding.

Members of the Committee present: Richard Grisé, Morrissey Johnson, David Orlikow, Joe Reid and Barbara Sparrow.

In attendance: From the Library of Parliament Research Branch: John Christopher, Research Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Monday, June 13, 1988, Issue No. 1*).

The Committee considered its future business.

At 9:05 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, JUNE 21, 1988

(4)

The Legislative Committee on Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public, met at 9:07 o'clock a.m. this day, in room 308 W.B., the Chairman, Jack Ellis, presiding.

Members of the Committee present: Richard Grisé, Morrissey Johnson, Russell MacLellan, George Minaker, David Orlikow, Joe Reid and Barbara Sparrow.

In attendance: From the Library of Parliament Research Branch: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From the Canadian Airline Pilots Association: Captain Pat Maloney, Vice-President. *From the Canadian Labour Congress:* Nancy Riche, Executive Vice-President. *From the Canadian Union of Public Employees—Airline Division:* Larry Katz, Research Director; Val Udvarhelyi, General Chairperson, Air Canada Component, Airline Division, CUPE. *From the Canadian Autoworkers—Airline Workers:* Robert White, National President (CAW); Cheryl Kryzaniwsky, President—CAW, Local 2213; Greg Spencer, National Representative—CAW; Sony Wohlfarth, National Representative—CAW. *From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:* Louis

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 16 JUIN 1988

(3)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, se réunit aujourd'hui à huis clos, à 8 h 06, dans la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Jack Ellis, (*président*).

Membres du Comité présents: Richard Grisé, Morrissey Johnson, David Orlikow, Joe Reid et Barbara Sparrow.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public (*voir Procès-verbaux et témoignages du lundi 13 juin 1988, fascicule n° 1*).

Le Comité détermine ses futurs travaux.

À 9 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 21 JUIN 1988

(4)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, se réunit aujourd'hui à 9 h 07, dans la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Jack Ellis, (*président*).

Membres du Comité présents: Richard Grisé, Morrissey Johnson, Russell MacLellan, George Minaker, David Orlikow, Joe Reid et Barbara Sparrow.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: De l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes: Capitaine Pat Maloney, vice-président. *Du Congrès du travail du Canada:* Nancy Riche, vice-présidente exécutive. *Du Syndicat canadien de la fonction publique—Division du transport aérien:* Larry Katz, directeur de la recherche; Val Udvarhelyi, président général du conseil, subsidiaire d'Air Canada, Division du transport aérien, SCLP. *Des Travailleurs canadiens de l'automobile—Employés du transport aérien:* Robert White, président national (TCA); Cheryl Kryzaniwsky, président, TCA, section locale 2213; Greg Spencer, représentant national—TCA; Sony Wohlfarth, représentant national—TCA. *De l'Association*

Erlichman, Director. Research: Vincent Blais, President and Directing General Chairman, District Lodge 148.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Monday, June 13, 1988, Issue No. 1*).

The witness from the Canadian Airline Pilots Association made a statement and answered questions.

The witness from the Canadian Labour Congress made a statement and answered questions.

The witnesses from the Canadian Union of Public Employees—Airline Division made a statement and answered questions.

The witnesses from the Canadian Autoworkers—Airline Workers made a statement and answered questions.

The witnesses from the International Association of Machinists and Aerospace Workers made a statement and answered questions.

At 12:08 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (5)

The Legislative Committee on Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public, met at 3:33 o'clock p.m. this day, in room 308 W.B., the Chairman, Jack Ellis, presiding.

Members of the Committee present: Richard Grisé, Morrissey Johnson, Russell MacLellan, George Minaker, David Orlikow, Joe Reid and Barbara Sparrow.

In attendance: From the Library of Parliament Research Branch: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: Arthur Donner, Consultant. Professor Fred Lazar. From the Air Canada Employee Ownership Committee: Ed. Godin, Chairperson; Angie Osika, Co-Chairperson; Dave Bottoms, Vice-Chairperson/Treasurer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Monday, June 13, 1988, Issue No. 1*).

internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale: Louis Erlichman, directeur de la recherche; Vincent Blais, président, président général principal du conseil d'administration, loge de district 148.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public (*voir Procès-verbaux et témoignages du lundi 13 juin 1988, fascicule no 1*).

Le témoin de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin du Congrès du travail du Canada fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins du Syndicat canadien de la fonction publique—Division du transport aérien, font une déclaration et répondent aux questions.

Les témoins des Travailleurs canadiens de l'automobile—Employés du transport aérien, font une déclaration et répondent aux questions.

Les témoins de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale font une déclaration et répondent aux questions.

À 12 h 08, le Comité suspend les travaux jusqu'à 15 h 30 aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (5)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, se réunit aujourd'hui à 15 h 33, dans la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Jack Ellis, (*président*).

Membres du Comité présents: Richard Grisé, Morrissey Johnson, Russell MacLellan, George Minaker, David Orlikow, Joe Reid et Barbara Sparrow.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: Arthur Donner, conseiller. Professeur Fred Lazar. Du Air Canada Employee Ownership Committee: Ed. Godin, président du conseil d'administration; Angie Osika, coprésidente; Dave Bottoms, vice-coprésident et trésorier.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public (*voir Procès-verbaux et témoignages du lundi 13 juin 1988, fascicule no 1*).

Arthur Donner made a statement and answered questions.

Fred Lazar made a statement and answered questions.

The witnesses from the Air Canada Employee Ownership Committee made a statement and answered questions.

At 5:50 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING

(6)

The Legislative Committee on Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public, met at 7:30 o'clock p.m. this day, in room 308 W.B., the Chairman, Jack Ellis, presiding.

Members of the Committee present: Morrissey Johnson, Russell MacLellan, George Minaker, David Orlikow, Joe Reid and Barbara Sparrow.

In attendance: From the Library of Parliament Research Branch: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From Air Canada: Claude Taylor, President and Chairman of the Board; Pierre Jeaniot, President and Executive Officer; D.J. Groom, Executive Vice-President and Chief Financial Officer; Jim Whitelaw, Senior Vice-President—Corporate and Human Resources.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Monday, June 13, 1988, Issue No. 1*).

The witnesses from Air Canada made statements and answered questions.

At 9:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

G.A. (Sandy) Birch
Clerk of the Committee

Arthur Donner fait une déclaration et répond aux questions.

Fred Lazar fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins du *Air Canada Employee Ownership Committee* font une déclaration et répondent aux questions.

À 17 h 50, le Comité suspend les travaux jusqu'à 19 h 30 aujourd'hui.

SÉANCE DU SOIR

(6)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, se réunit aujourd'hui à 19 h 30, dans la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Jack Ellis, (*président*).

Membres du Comité présents: Morrissey Johnson, Russell MacLellan, George Minaker, David Orlikow, Joe Reid et Barbara Sparrow.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: D'Air Canada: Claude Taylor, président du conseil d'administration; Pierre Jeaniot, président-directeur général; D.J. Groom, vice-président général—Finances; Jim Whitelaw, premier vice-président—Affaires d'entreprise et ressources humaines.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public (*voir Procès-verbaux et témoignages du lundi 13 juin 1988, fascicule no 1*).

Les témoins d'Air Canada font des déclarations et répondent aux questions.

À 21 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
G.A. (Sandy) Birch

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, June 21, 1988

• 0906

The Chairman: Order, please. I see a quorum for hearing witnesses. I apologize to Captain Maloney for getting started late. With the exception of Mr. Orlikow and myself, some of our colleagues just are not able to get here on time.

Captain Maloney, we do welcome you here this morning. This is going to be a fairly long and intensive day. I understand you represent CALPA, and we do have a submission in front of us, which I am delighted to say is very brief and to the point. Perhaps you would like to read it into the record and then we will begin by asking you questions.

Captain Pat Maloney (Vice-President, Canadian Airline Pilots Association): Thank you very much. On behalf of the Canadian Airline Pilots Association, I would like to thank the legislative committee for allowing me the opportunity to represent the Air Canada pilots at these hearings. My role within the association is Chairman of the Air Canada Pilots Master Executive Council and Vice-President of the Canadian Airline Pilots Association. For the benefit of those present who are not familiar with our organization, a brief introduction is in order.

The Canadian Airline Pilots Association was founded in 1937 and is certified by the Canada Labour Relations Board as the bargaining agent for pilots employed by Air Canada, Canadian, Quebecair, Air Ontario and Time Air. The association represents some 3,500 Canadian commercial airline pilots. Since its beginning, CALPA has simultaneously evolved as a trade union and professional association. The association's complementary roles as bargaining agent and professional voice of the Canadian airline pilot are assumed by a team of pilot volunteers, assisted by salaried professionals and specialists.

In the spring of 1984 the Liberal government introduced the new Canadian air policy. This was the beginning of deregulation in Canada. With the introduction of the new Canadian air policy, the need to privatize Air Canada became necessary. Deregulation, as it exists today, places Air Canada at a serious disadvantage. Competitors have tried to apply pressure on the government to prevent Air Canada from obtaining the necessary capital to expand. Privatization is necessary to ensure the airline is able to operate without unnecessary external pressures.

The Air Canada pilots feel it is necessary for Air Canada to be privatized in order that Air Canada may compete with other airlines on an equal basis. Air Canada has been operating within a deregulated environment

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 21 juin 1988

Le président: La séance est ouverte. Nous avons le quorum et nous pouvons entendre des témoins. Nous commençons en retard, et je m'en excuse auprès du capitaine Maloney. À l'exception de M. Orlikow et de moi-même, nos collègues sont dans l'impossibilité d'arriver à l'heure.

Capitaine Maloney, nous vous souhaitons la bienvenue ce matin. Nous allons avoir une journée très chargée. Vous représentez l'Association canadienne des pilotes de ligne, et nous avons sous les yeux votre intervention, qui est très courte; je vous en félicite. Peut-être pourriez-vous la lire; nous vous poserons ensuite des questions.

Le capitaine Pat Maloney (vice-président, Association canadienne des pilotes de ligne): Merci beaucoup. Au nom de l'Association canadienne des pilotes de ligne, je remercie le Comité législatif de cette occasion qu'il m'offre d'exprimer le point de vue des pilotes de ligne d'Air Canada. À l'association, je suis président du conseil exécutif principal des pilotes d'Air Canada et vice-président de l'Association canadienne des pilotes de ligne. À l'intention de ceux qui connaissent mal notre organisation, je vais expliquer de quoi il s'agit.

L'Association canadienne des pilotes de ligne a été fondée en 1937 et certifiée par la Commission des relations de travail du Canada comme agent de négociation des pilotes employés par Air Canada, Canadien, Québécoir, Air Ontario et Time Air. L'association représente environ 3,500 pilotes de ligne commerciaux. Depuis le début, l'ACPL a toujours été à la fois syndicat et association professionnelle. Ces deux rôles complémentaires d'agent de négociation et de représentant professionnel des pilotes de ligne canadiens sont assumés par une équipe de pilotes bénévoles encadrée par des professionnels et des spécialistes salariés.

Au printemps 1984, le gouvernement libéral a présenté sa nouvelle politique de l'air. Ce fut le début de la déréglementation au Canada. Avec l'introduction de cette nouvelle politique, il est devenu nécessaire de privatiser Air Canada. La déréglementation, sous sa forme actuelle, défavorise beaucoup Air Canada. Ses concurrents ont essayé de convaincre le gouvernement d'empêcher Air Canada d'obtenir le capital dont elle a besoin pour prendre de l'expansion. La privatisation est nécessaire pour s'assurer que la compagnie continue à fonctionner sans s'exposer à des pressions inutiles de l'extérieur.

Les pilotes d'Air Canada considèrent qu'il est nécessaire de privatiser Air Canada pour permettre à cette compagnie de concurrencer les autres compagnies aériennes sur un pied d'égalité. Jusqu'à présent, dans le

[Texte]

without the flexibility offered to private corporations. If Air Canada is given the freedom and flexibility to compete, it will be able to build on past strengths and continue to be a major world airline.

Privatization will allow Air Canada to access the capital markets on the same basis as its competitors. This is essential, as Air Canada has to renew its aging fleet. The airline is being left behind while its major competitors announce new fleet purchases. The fleet renewal is necessary to ensure that a high standard of service and reliability is maintained. The public will benefit as Air Canada's fleet is modernized. A modern fleet offers reliability and comfort.

• 0910

In conclusion, Bill C-129 will give Air Canada the freedom and flexibility until our airlines remain a world leader among airlines. The Air Canada family will continue to serve the people of Canada with the quality of service and on-time performance they have come to expect from Canada's world-class airline.

The government is to be applauded for presenting this bill. It has the full support of the Air Canada pilots.

The Chairman: Thank you very much, Captain Maloney, for the very brief statement, which we appreciate. We will go to questions. Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: I assume, sir, that you pilots see a benefit from privatization because of the share ownership. I would like to ask you some questions about future prospects of the company, particularly if you look at the experience in the United States where privatization has led, at the beginning, to a proliferation of new companies like Texas Air employing non-union staff, including pilots, cutting the rates very substantially and driving many of the established companies virtually to bankruptcy, requiring major concessions by workers and requiring your counterpart in the United States, the airline pilots in the United States, to offer hundreds of millions of dollars to prospective purchasers of the company, raiders, in order to find somebody who will not be quite as anti-union as the head of Texas Air and Eastern and so on. Are you not worried about the same kind of situation developing in Canada?

Capt Maloney: In response to your first statement regarding share ownership, we view privatization and share ownership as two different subjects. Share ownership is something that will be at the option of the employees of Air Canada. It is not up to us to promote or judge whether that share ownership is a good deal or a bad deal.

[Traduction]

nouveau climat de déréglementation, Air Canada a dû fonctionner sans avoir la même marge de manoeuvre que les compagnies privées. Si on donne à Air Canada cette liberté, la compagnie pourra, en consolidant ses acquis, rester une des principales compagnies aériennes au monde.

La privatisation donnera à Air Canada le même accès aux marchés de capitaux que ses concurrents. C'est essentiel, car Air Canada doit remplacer sa flotte vieillissante. A l'heure actuelle, les concurrents annoncent qu'ils achètent de nouveaux appareils, mais Air Canada prend du retard. Il est nécessaire de renouveler la flotte pour maintenir l'excellence des services et la sécurité. Le public profitera directement de la modernisation de la flotte d'Air Canada. Une flotte moderne est plus sûre et plus confortable.

En conclusion, le Bill C-129 donnera à Air Canada la liberté et la marge de manoeuvre nécessaire qui permettront à notre compagnie de garder sa place parmi les chefs de file. La famille d'Air Canada continuera à servir la population canadienne et à lui offrir le service de qualité, le service ponctuel qu'on attend de cette compagnie canadienne à la réputation internationale.

Il faut féliciter le gouvernement pour ce projet de loi, qui est approuvé sans réserve par les pilotes d'Air Canada.

Le président: Merci beaucoup, capitaine Maloney, pour cette intervention très courte, une qualité que nous apprécions. Nous passons aux questions. Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Monsieur, j'imagine que si vos pilotes s'intéressent à la privatisation, c'est à cause du partage des actions. J'ai des questions à vous poser sur l'avenir de la compagnie, et pour ce faire, j'aimerais que nous nous penchions sur l'expérience américaine où la privatisation, du moins au début, a provoqué une prolifération de nouvelles compagnies, comme Texas Air, des compagnies nouvelles qui emploient du personnel non syndiqué, y compris des pilotes, qui diminuent les tarifs considérablement et qui acculent à la faillite de nombreuses compagnies établies. Pour lutter contre cela, les travailleurs et vos homologues américains, les pilotes de lignes américaines, ont été forcés de faire des concessions importantes, d'offrir des centaines de millions de dollars à des acheteurs éventuels, ce qu'on appelle les «raiders», dans l'espoir de trouver quelqu'un d'un peu moins anti-syndicaliste que le président de Texas Air, d'Eastern, etc. Ne craignez-vous pas que ce genre de choses se reproduisent au Canada?

Capt Maloney: Vous avez commencé par parler du partage des actions; pour nous, la privatisation et le partage des actions sont deux choses bien différentes. Le partage des actions est une option qui sera offerte aux employés d'Air Canada. Ce n'est pas à nous de décider si c'est une bonne ou une mauvaise chose.

[Text]

We see privatization as an essential part of Air Canada's need to expand and grow. Privatization allows Air Canada the access to the markets and privatization will allow Air Canada to compete with other airlines on an equal footing. This is the reason for privatization, not necessarily share ownership. Share ownership is personal choices.

Regarding Texas Air and the problems encountered in the United States, the way the bill is structured it will prevent something like that happening. As well, we as Canadians have the ability to view what has happened down there. If there were a problem, then we would react to that problem at that time. As a representative of the Air Canada pilots, our union does not see that as a problem.

Mr. Orlikow: You suggest Air Canada will be an expanding company with privatization: more flights, more routes, more jobs for pilots. But we understand that Air Canada sees its future as a long-haul airline with international routes. What happens to the junior pilots, particularly since what we have seen is Air Canada and the other major airline really getting rid of short routes, leaving it to smaller companies which act as feeders and which certainly are not in a position to offer the kinds of wages, salaries, benefits to their employees, pilots and others, as can and should the major airlines. Are you not concerned about your junior pilots who are obviously going to suffer in this kind of situation?

• 0915

Capt Maloney: Our junior pilots will actually benefit because as the airline expands into international routes and larger equipment, the junior pilots will have faster promotions and a lot better opportunities.

Mr. Orlikow: Your contention that Air Canada will deregulate and in future will be able to grow and expand is challenged by many transportation experts, such as Professor Fred Lazar of Toronto. He is going to be here later today. He predicts that Air Canada does not have that long a future at all. He is predicting a 15% to 20% loss of jobs at Air Canada and a real prospect of no Canadian airline being an independent operator eight to ten years from now because they will be swallowed up by mega-carriers based in the United States.

We see what is happening in the United States with so much of what was supposed to change the whole travel picture in the United States with the establishment of these separate independent companies. Most of them are either bankrupt or operating informally as subsidiaries of the long-established major airlines.

[Translation]

Quant à la privatisation, c'est un élément essentiel si nous voulons qu'Air Canada prenne de l'expansion. La privatisation permettra à Air Canada d'accéder à de nouveaux marchés et également de concurrencer les autres compagnies aériennes sur un pied d'égalité. Voilà la raison de la privatisation, et pas forcément le partage des actions. Cette question d'actions, c'est une affaire de choix individuel.

Quant à Texas Air et aux problèmes qui se sont posés aux États-Unis, le projet de loi comprend des dispositions qui empêcheront ce genre de choses. D'un autre côté, nous, les Canadiens, avons la possibilité de tirer des leçons de ce qui s'est passé là-bas. S'il y avait un problème, nous prendrions des mesures. Pour l'instant, les pilotes d'Air Canada, notre syndicat, ne considèrent pas que c'est un problème.

M. Orlikow: Vous pensez qu'avec la privatisation, Air Canada va prendre de l'expansion: plus de vols, plus de lignes, plus d'emplois pour les pilotes. Or, apparemment, Air Canada considère que son avenir, ce sont les longs courriers, les lignes internationales. Dans ces conditions, que deviennent les pilotes qui n'ont pas beaucoup d'années de service? En effet, Air Canada et l'autre compagnie importante ont commencé à supprimer les petites lignes, à les abandonner à de petites compagnies qui ne sont certainement pas en mesure d'offrir les mêmes salaires, les mêmes prestations et avantages sociaux à leurs employés, pilotes et autres. Est-ce que le sort des jeunes pilotes, qui vont forcément souffrir de cette situation, ne vous inquiète pas?

Capt Maloney: En réalité, nos jeunes pilotes vont profiter de cette situation, car, au fur et à mesure que la compagnie prendra de l'expansion, au fur et à mesure qu'elle développera son réseau international et qu'elle mettra en service des appareils plus gros, les jeunes pilotes obtiendront des promotions plus rapidement et auront beaucoup plus d'occasions d'avancement.

M. Orlikow: Vous prétendez qu'il y aura une déréglementation à Air Canada et que cela permettra à la compagnie de prendre de l'expansion: il y a beaucoup d'experts en matière de transport qui contestent cela, comme le professeur Fred Lazar, de Toronto, qui doit comparaître dans le courant de la journée. Il prédit que l'avenir d'Air Canada n'est pas tellement prometteur. Il prédit que 15 à 20 p. 100 des emplois d'Air Canada seront perdus et que nous risquons fort de nous retrouver sans aucune compagnie aérienne canadienne indépendante dans 8 ou 10 ans, car nos compagnies seront avalées par les super-transporteurs américains.

C'est précisément ce qui se produit actuellement aux États-Unis, où ces compagnies indépendantes distinctes devaient changer toute la géographie des transports. La plupart ont fait faillite ou sont devenues de virtuelles filiales des grosses compagnies aériennes bien établies.

[Texte]

Does this scenario not give you some pause for thought? If so, what kind of guarantees do you think would be appropriate to ensure Air Canada independence, especially in view of the Canada-U.S. free trade deal's complete silence on transportation?

Capt Maloney: Under the laws of our land there cannot be foreign ownership of more than 25%. That also goes for ourselves owning airlines in the States. It is one protection already built in. I believe our airline is strong and well managed to the extent that we can compete with any airline in the world. We have been competing with other airlines in the world and have done very well.

Mr. Orlikow: Professor Lazar argues that United States investment rules will be changed to allow American Airlines to acquire foreign carriers and the U.S. will immediately pressure other countries to follow suit. We see the kinds of concessions that Canada has had to make already in its negotiations. The agreement does not mention transportation at all and it means that Canada has not staked out the independence. If they do that, it would negate the foreign ownership limits set out in the bill.

If you look at a company like Bell Canada, one of the largest corporations in Canada, no single group owns more than 5% of the company and yet the directors and the officers control the company completely. Twenty-five percent does not sound like a majority, but it could give the foreign owner complete control of the company.

Capt Maloney: That is an assumption on the professor's part. We could all make assumptions. I could tell you that unless Air Canada is privatized and unless the government puts money into the company, we could end up being in very serious trouble within several years. It would be an assumption I would make. I cannot comment on what a professor assumes or does not assume. This is irrelevant to what is happening at this time.

• 0920

Mr. Minaker: Captain Maloney, your association represented the PWA pilots when PWA was a Crown corporation and was transformed into Canadian Airlines, did it not? Was CALPA involved in that?

Capt Maloney: Yes, they were representing PWA at that time.

Mr. Minaker: Could you tell us how deprivatization affected their captains?

Capt Maloney: Well, PWA itself, the airline, has had a long history of lay-offs for extended periods of time. Just following the record at this time, PWA had recalled its pilots, and the company was strong enough that it had bought Canadian Pacific. They bought Nordair. They

[Traduction]

Est-ce que ce scénario ne vous donne pas matière à réflexion? Dans ce cas, quelles garanties faut-il prévoir pour assurer l'indépendance d'Air Canada, d'autant plus que l'accord sur le libre-échange entre le Canada et les États-Unis ne dit pas un mot sur les transports?

Capt Maloney: Aux termes des lois canadiennes, la propriété étrangère est restreinte à 25 p. 100. La même chose vaut pour les compagnies aériennes que nous pourrions posséder aux États-Unis. Au départ, c'est déjà une protection. Notre compagnie est très forte, bien administrée, et je pense que nous pouvons concurrencer n'importe quelle autre compagnie au monde. C'est ce que nous avons fait jusqu'à présent avec pas mal de succès.

Mr. Orlikow: Le professeur Lazar prétend que les règles américaines sur les investissements seront modifiées, ce qui permettra à American Airlines d'acheter des transporteurs étrangers, après quoi les États-Unis exerceront des pressions sur d'autres pays pour qu'ils en fassent autant. On sait quelles concessions le Canada a déjà été forcé de faire pendant les négociations. L'accord ne mentionne même pas les transports; le Canada n'a donc pas réussi à assurer son indépendance. Si c'était le cas, cela irait à l'encontre des dispositions du bill qui limitent la propriété étrangère.

Si vous prenez une compagnie comme Bell Canada, une des plus grosses compagnies au Canada, aucun groupe ne possède plus de 5 p. 100 de la compagnie et, pourtant, les directeurs et les administrateurs contrôlent complètement la compagnie. Vingt-cinq pour cent, c'est loin d'être une majorité, mais cela pourrait donner à un propriétaire étranger le contrôle absolu sur la compagnie.

Capt Maloney: C'est une supposition que fait le professeur. Nous pouvons tous faire des suppositions. Je pourrais vous dire également que si Air Canada n'est pas privatisée, si le gouvernement n'injecte pas des fonds dans la compagnie, nous pourrions nous heurter à des problèmes très graves d'ici quelques années. Ce serait une supposition de ma part. Je ne peux pas faire de commentaires sur les suppositions du professeur. Cela n'a rien à voir avec la situation actuelle.

Mr. Minaker: Capitaine Maloney, votre association représentait les pilotes de PWA quand cette compagnie était une société de la Couronne et est devenue les Lignes aériennes Canadien international, n'est-ce pas? Est-ce que l'ACPL s'en est occupée?

Capt Maloney: Effectivement, à l'époque nous représentions PWA.

Mr. Minaker: Pouvez-vous nous dire comment les capitaines de cette compagnie ont été affectés par la déprivatisation?

Capt Maloney: Eh bien, depuis longtemps, c'est une compagnie qui avait l'habitude de mettre à pied ses employés pendant de longues périodes. Au moment du transfert, PWA avait rappelé ses pilotes, et la compagnie s'était suffisamment remise pour acheter Canadian Pacific.

[Text]

bought Eastern Provincial Airlines, and had become the second-largest carrier in Canada and was a very healthy carrier at that time.

Mr. Minaker: A lot of my friends are captains with Air Canada. The ones I have talked to are very optimistic about the privatization. I know crews talk on long flights. Have you had any feeling from the flight attendants or the ticket agents with regard to Air Canada being privatized? Are they feeling good about it?

Capt Maloney: Actually, I have talked to a lot of employees, ramp people, ticket agents, flight attendants, and there is very strong support for privatization among these groups. I realize that some of the union leadership have said that they do not support this, but a perfect example is that at a union meeting called with the other unions to rally support for fighting privatization in Toronto, where there are approximately 8,000 employees, as I understand it, about 70 people showed up and about 20 or 30 of those were dissidents. So, based on that, plus the conversations I have had in flight and over the years, I would say there is very strong support within the airline by the employees for privatization.

Mr. Johnson: Captain Maloney, a lot of the opponents to the privatization of Air Canada keep referring to safety. Do you think there is any reason why a privately operated airline would be any less safe for travellers than one that is owned by a Crown corporation, whether it be federal or provincial?

Capt Maloney: Safety is not a factor as far as privatization is concerned. If anything caused a problem with safety, it would be deregulation, but we operate within a safe environment. The captain is in charge of the aircraft, and if the captain is not happy with the airplane, he does not take the airplane; that is his responsibility. But privatization has nothing to do with safety.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I have no other questions. I want to compliment Captain Maloney and all his associated members for the stand they are taking. I know everybody within the organization of an airline is important, but I think Captain Maloney's group certainly has the most responsible position on any aircraft. So I certainly want to congratulate them for their stand.

Mr. Reid: Captain Maloney, I apologize to you, sir, for having come late. I took a quick look at your presentation and I commend you two for distinguishing between deregulation, privatization and share issues.

There was a good deal of concern, as Captain Morrissey put it out, with respect to safety and deregulation, the thought being that if you deregulate it meant more

[Translation]

Ils ont acheté Nordair, ils ont acheté Eastern Provincial et sont devenus le deuxième transporteur en importance au Canada, une compagnie en excellente santé.

M. Minaker: J'ai beaucoup d'amis qui sont capitaines à Air Canada. Ceux auxquels j'ai parlé sont très optimistes et très contents de la privatisation. Je sais que pendant les longs courriers, les membres de l'équipage discutent entre eux. Est-ce que vous savez ce que les agents de bord ou les préposés aux billets pensent de la privatisation d'Air Canada? Est-ce que c'est une perspective qui leur plaît?

Capt Maloney: J'ai effectivement parlé à beaucoup d'employés, ceux qui travaillent sur la piste, les préposés aux billets, les agents de bord, et d'une façon générale, ils sont en faveur de la privatisation. Je sais que certains chefs syndicaux ont prétendu que ce n'était pas le cas, mais je peux vous citer un exemple parfait: une réunion syndicale avait été convoquée à Toronto avec d'autres syndicats pour protester contre la privatisation; à Toronto, il y a environ 8,000 employés et, d'après ce qu'on m'a dit, environ 70 personnes sont venues, dont 20 ou 30 dissidents. Si on se fonde sur cet exemple et sur les conversations que j'ai eues en vol et depuis des années, je crois pouvoir dire que, d'une façon générale, la compagnie et les employés sont très en faveur de la privatisation.

M. Johnson: Capitaine Maloney, ceux qui sont contre la privatisation d'Air Canada parlent souvent de sécurité. À votre avis, est-ce qu'il y a des raisons pour qu'une compagnie privée offre moins de garantie, de sécurité aux voyageurs qu'une société de la Couronne, qu'elle soit fédérale ou provinciale?

Capt Maloney: Si l'on considère la privatisation, la sécurité n'est pas un facteur. S'il devait y avoir des problèmes de sécurité, ils viendraient de la déréglementation, mais pour nous, nous sommes certains de la sécurité. C'est le capitaine qui est responsable de l'avion, et si le capitaine n'est pas content de l'état de l'avion, il peut le refuser, c'est sa responsabilité. La privatisation n'a rien à voir avec la sécurité.

M. Johnson: Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions. Je tiens à féliciter le capitaine Maloney et tous les membres de son association pour la position qu'ils ont adoptée. Je sais que dans une compagnie aérienne, tout le monde occupe un poste important, mais à bord d'un avion, c'est certainement les gens qui appartiennent au groupe du capitaine Maloney qui ont le plus de responsabilités. Je les félicite donc pour la position qu'ils ont adoptée.

M. Reid: Capitaine Maloney, je vous prie de m'excuser, car je suis arrivé en retard. J'ai parcouru votre intervention et je vous félicite d'avoir su faire la distinction entre déréglementation, privatisation et partage des actions.

Comme le capitaine Morrissey l'a dit, on a beaucoup parlé de sécurité au sujet de la déréglementation; en effet, on considère que la déréglementation accroît la

[Texte]

competition, and more competition meant less safety. We have passed that, I hope.

• 0925

What you have done is set sort of a pattern, and in this bill we are talking about the privatization of an airline industry, one particular carrier, when we have on the other side of the river in the United States an airline industry that is completely privatized.

The situation Mr. Orlikow has raised would not apply here in the same manner that it was there, or it does not apply there in the same manner that it might here, because the airline industry in that country has always been privatized. We have had on this side a particularly reputable record of safety in the total airline industry, and in Air Canada in particular.

I cannot add to what you have said—Air Canada must be privatized if it is to be competitive—but I wonder if you can elaborate somewhat more as to the reasons why Air Canada should be privatized if it is going to be competitive in this modern world.

Capt Maloney: Briefly, the airline has to have the flexibility to react to situations as they come up on a day-to-day basis. There are examples: Air Canada owned Nordair and they were forced to sell it off; this put the company at a disadvantage because of being a Crown corporation. It has to have access to the capital markets.

If a company is laden with debt, then they end up in a situation in which, with any downturn in the economy, they are vulnerable. So that is another reason. Basically those are two of the major reasons: the flexibility, the debt—being able to react to the marketplace itself.

Mr. MacLellan: Do you see Air Canada doing more international routes than they are at present if they are privatized?

The Chairman: With respect, that is really a question for management. I do not have any problems with the captain answering it, but it is really a question for management.

Capt Maloney: If you are asking me if I see Air Canada abandoning its Canadian markets, no.

Mr. MacLellan: Not abandoning it, increasing it.

Capt Maloney: I see Air Canada expanding in all areas.

Mr. MacLellan: What about the question of maintenance? That means more maintenance would be done outside of Canada. Do you have any concern about maintenance on aircraft outside of Canada?

Capt Maloney: Do you mean, if we are flying internationally—because we land in places, aircraft have to be looked at at that—

[Traduction]

concurrence et que la concurrence fait diminuer la sécurité. J'espère que nous allons dépasser ce stade.

En quelque sorte, la voie a été tracée et, dans ce projet de loi, nous proposons la privatisation d'une compagnie aérienne, d'un transporteur, alors que de l'autre côté de la rivière, aux États-Unis, c'est toute l'industrie aérienne qui est privatisée.

Les circonstances décrites par M. Orlikow ne s'appliqueraient pas chez nous de la même manière que chez eux, pas plus qu'elles ne s'appliquent chez eux de la même manière que chez nous, puisque l'industrie aérienne de ce pays a toujours été privatisée. Notre performance sur le plan de la sécurité est particulièrement renommée, qu'il s'agisse d'Air Canada en particulier ou des autres compagnies en général.

Je ne peux rien ajouter à ce que vous avez dit—pour être compétitive, Air Canada doit être privatisée—mais pourriez-vous nous en dire un peu plus sur la nécessité de privatiser Air Canada pour qu'elle soit compétitive dans ce monde moderne?

Capt Maloney: En un mot, je dirais que pour être compétitive, la compagnie doit avoir la souplesse nécessaire pour réagir au coup par coup aux circonstances quotidiennes. Il y a des exemples: Air Canada était propriétaire de Nordair, et ils ont dû la vendre; étant société de la Couronne, la compagnie est désavantagée. Il faut qu'elle ait accès aux marchés de capitaux.

Si une compagnie est grevée de dettes, elle finit par être vulnérable chaque fois qu'il y a un ralentissement de l'économie. C'est donc une raison de plus. En gros, ce sont les deux raisons principales: la souplesse nécessaire, les dettes—pouvoir réagir aux forces du marché elles-mêmes.

Mr. MacLellan: Pensez-vous qu'Air Canada élargira son réseau international si elle est privatisée?

Le président: Excusez-moi, mais vous devriez plutôt poser cette question à la direction d'Air Canada. Je veux bien que le capitaine y réponde, mais elle s'adresse plutôt à la direction.

Capt Maloney: Si vous me demandez si, d'après moi, Air Canada va abandonner ses marchés canadiens, non.

Mr. MacLellan: Je ne parle pas d'abandon, je parle d'élargissement.

Capt Maloney: Air Canada prendra une expansion dans tous les domaines.

Mr. MacLellan: Et l'entretien alors? Il sera nécessaire d'en faire faire beaucoup plus à l'extérieur du Canada. Que l'entretien des appareils soit fait à l'extérieur du Canada vous inquiète-t-il?

Capt Maloney: Vous voulez parler des vols internationaux qui nous obligent à faire faire l'entretien à l'étranger. . .

[Text]

Mr. MacLellan: Yes.

Capt Maloney: This happens now. It is no different from what it is. Our major overhauls and repairs are done in Canada, and all the major work is done. Line maintenance would be done overseas, as it is now. It would cause no more of a problem.

Mr. MacLellan: If Air Canada is privatized, will you be buying shares in Air Canada?

Capt Maloney: It depends how good the deal is.

Mr. MacLellan: But are you contemplating the possibility?

Capt Maloney: The same as I would contemplate buying shares in KAL and in other companies. I have to look at it and it will be a personal choice.

Mr. MacLellan: What about the pilotage association? Will they be buying shares as a group?

Capt Maloney: The association itself is not involved in this type of thing. There is a fund called the GIRO equity fund that was set up as a vehicle for the airline pilots to invest in, but that operates independently and is run by money managers.

Mr. MacLellan: So it would be a money manager who would decide if your pilots' association buys shares in Air Canada?

Capt Maloney: Yes and no. The money managers would decide, but the money managers would not decide if the pilots' association would buy. It is a fund within the pilots' association that is a volunteer fund. It is the same as an equity fund put up by any other group, so it has really nothing to do with the pilots' association itself.

• 0930

Mr. MacLellan: It is more like a mutual fund, is it?

Capt Maloney: That is correct.

Mr. MacLellan: Captain, you handled yourself exceptionally well in committee. If you handle yourself in the air the same way, I shall make sure that I get you on a flight one of these days. Thank you very much for your time.

The Chairman: If I could have the attention of the committee for a few moments, I would like to do two or three things. This is going to be a long day so I hope we can go through the day with a minimum of arguments and the maximum of co-operation.

Particularly to Mr. Orlikow, but to the other members as well, after our early morning meeting to deal with the agenda there were a number of things such as the captain's coming earlier this morning. I had no choice. They had meetings so we had to make those changes.

[Translation]

M. MacLellan: Oui.

Capt Maloney: C'est ce qui se passe à l'heure actuelle. Il n'y aura pas de différence. Toutes les grosses révisions et toutes les grosses réparations sont faites au Canada. Le simple entretien continuera à se faire à l'étranger, comme à l'heure actuelle. Cela ne causera pas plus de problèmes.

M. MacLellan: Si Air Canada est privatisée, achèterez-vous des actions d'Air Canada?

M. Capt Maloney: Si c'est une bonne affaire.

M. MacLellan: Mais vous envisagez cette possibilité?

Capt Maloney: De la même manière que j'envisagerais l'achat d'actions de Canadien international ou d'autres compagnies. Ma décision serait fonction du marché.

M. MacLellan: Et votre association? Achètera-t-elle directement des actions?

Capt Maloney: Notre association ne se lance pas elle-même dans ce genre d'investissements. Nous avons une caisse, appelée caisse de financement GIRO, conçue tout spécialement pour que les pilotes y investissent, mais elle fonctionne de manière indépendante et elle est gérée par des administrateurs financiers.

M. MacLellan: C'est donc un de ces administrateurs qui déciderait si, oui ou non, votre association achète des actions d'Air Canada?

Capt Maloney: Oui et non. Ces administrateurs financiers décideraient, mais cette décision n'affecterait pas notre association. La participation à cette caisse n'est pas obligatoire. Elle est comme toutes les autres caisses de financement; donc, en réalité, elle n'a rien à voir avec l'association des pilotes elle-même.

M. MacLellan: C'est plutôt un genre de fonds mutuel, n'est-ce pas?

Capt Maloney: Exactement.

M. MacLellan: Capitaine, vous vous êtes défendu exceptionnellement bien devant notre Comité. Si vous vous défendez de la même manière dans les airs, je ferai tout ce qu'il faut pour voler avec vous un de ces jours. Merci infiniment d'avoir bien voulu nous consacrer votre temps.

Le président: Si je pouvais avoir l'attention du Comité pendant quelques instants, j'aimerais faire deux ou trois choses. La journée va être très longue. J'espère qu'elle se déroulera avec un minimum d'accrochages et un maximum de coopération.

Monsieur Orlikow—cela concerne également les autres membres—après notre réunion très matinale au cours de laquelle nous avons fixé notre programme, il a fallu procéder à un certain nombre de modifications, comme par exemple pour le capitaine. Il a été convoqué plus tôt que prévu. Je n'avais pas le choix. Ils avaient des réunions. Il fallait donc procéder à ces changements.

[Texte]

Mr. Orlikow, you will notice that with Professor Lazar, instead of a nominee by the government, we have a nominee from Mr. MacLellan. The reason being that of course Mr. MacLellan was not here at the meeting and he had asked particularly that Mr. Donner and one other be added to the list. The other was not available. Mr. Donner was, and so I have asked the government members to stand down any recommendation for that time slot and we have put Mr. Donner in there.

Those are the changes that were made. Beyond that, I think we have followed the recommendations of the steering committee as accurately as is humanly possible.

Mr. Orlikow: I want to reiterate what I said at that meeting—a meeting that was a closed meeting—and what I said in the House. I want to make it very clear that the decision to hear all the witnesses was made by the Conservative members of this committee, who have a majority. It was done over my objection, and I will let Mr. MacLellan speak for himself.

I think there were two reasons for this haste. One is of course the argument that the House is busy in June, but now the House has decided that we may continue right through until September. The other reason given was that the privatization critic for the Liberal Party had agreed to this single day of hearing the witnesses and I am not sure that is correct. I will let Mr. MacLellan speak for himself.

As I pointed out, this is a tremendously important bill. It is major change in the operations of a historic organization. I point out that it is controversial despite what is said. It is opposed by the unions. It is opposed by many people who live in smaller centres, in the major cities, and in isolated areas. I point out that we are giving it much less time than we did for privatization of companies much smaller and less important than Air Canada. For the Eldorado Nuclear privatization, the committee took five days, for Canadian Arsenals privatization, four days, and for de Havilland, six days.

On top of that, this is a complete rejection of the recommendations and the whole concept developed by the McGrath committee, which looked at the way the House operated. I will just quote a couple of paragraphs from that report in which they say:

... the new committee system, the scrutiny of appointments, the procedural changes recommended for the House will not have their maximum effect if members continue always to vote the party line.

Which is what happened at the meeting that decided on a one-day hearing:

[Traduction]

Monsieur Orlikow, vous remarquerez qu'avec le professeur Lazar, à la place d'un témoin invité par le gouvernement, il y a un témoin invité par M. MacLellan. C'est tout simplement parce que M. MacLellan n'était pas à la réunion et qu'il avait demandé en particulier que M. Donner et un autre soient ajoutés à la liste. L'autre n'était pas libre. M. Donner l'était, et j'ai donc demandé aux députés du gouvernement de renoncer à inviter quelqu'un pour ce créneau, et nous y avons mis M. Donner.

Voilà les changements qui ont été apportés. Ceci mis à part, je crois que nous avons suivi les recommandations du comité directeur aussi scrupuleusement qu'il est possible.

M. Orlikow: Je tiens à répéter ce que j'ai dit au cours de cette réunion—réunion à huis clos—et ce que j'ai dit à la Chambre. Je veux qu'il soit bien clair que la décision d'entendre tous les témoins a été prise par les députés conservateurs de ce Comité qui détiennent la majorité. Cette décision a été prise malgré mes objections, et je laisserai à M. MacLellan le soin de dire lui-même ce qu'il en pense.

Je crois qu'il y a deux raisons à cette précipitation. Premièrement, bien entendu, certains disent que la Chambre est très occupée en juin, mais il est possible que la Chambre décide que nous continuons à siéger jusqu'en septembre. L'autre raison qui nous a été donnée était que le critique de la privatisation du Parti libéral avait donné son accord pour que nous entendions tous les témoins en une seule journée. Je ne suis pas sûr que cela soit vrai. Je laisserai à M. MacLellan le soin de le dire.

Comme je l'ai déjà dit, c'est un projet de loi d'une importance extrême. C'est un changement majeur dans le fonctionnement d'une entreprise historique. Malgré ce qui a été dit, la controverse est réelle. Les syndicats s'y opposent. Nombreux sont ceux qui, habitant dans des petits centres, dans les grandes villes et dans les régions isolées, s'y opposent. Nous y consacrons beaucoup moins de temps que nous n'avons consacré à la privatisation de compagnies beaucoup plus petites et moins importantes qu'Air Canada. Pour la privatisation d'Eldorado Nucléaire, le Comité a siégé cinq jours, pour la privatisation des Arsenaux canadiens, quatre jours, et pour de Havilland, six jours.

En outre, c'est en contradiction avec les recommandations et le concept mis au point par le Comité McGrath sur le fonctionnement de la Chambre. Je me contenterai de citer quelques paragraphes de ce rapport, où il est dit que:

... le nouveau système de comité, l'examen des nominations, les changements de procédure recommandés par la Chambre n'auront pas leur effet maximum si les députés continuent toujours à voter conformément à la ligne du parti.

C'est exactement ce qui est arrivé lors de cette réunion où cette seule journée d'audition des témoins a été décidée:

[Text]

Private members both in committees and in the House must exercise at least some measure of independent judgment if Parliament is ever to be reformed in a meaningful way.

They also said:

The judgment of this Committee and of almost all of our witnesses is that Canadian politics has become too dominated by the ethic of party solidarity. We suggested reforms that would bring a modest balance to the tension between independent judgment and party discipline.

What we saw, Mr. Chairman, was the exact reverse of that.

• 0935

The Chairman: Yes, I know. Thank you, Mr. Orlikow. We know your points.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, Mr. Orlikow is insinuating that we did not vote of our own free will when we were making this decision. I resent that. When we took a vote we made a decision; we voted according to the way we thought the thing should go.

Mr. MacLellan: Mr. Chairman, I just would like to say a few words about it. I was not here when the agenda was set. As I discussed with you, I have no disagreement as to when the witnesses come. They could come at 4 a.m. if it is in the interest of the committee and the interest of the witnesses. As long as the witnesses have proper time to prepare and proper time to discuss their concerns, I have no question whatsoever.

My concern is that by having them all in one day, there are witnesses who may not have had time to prepare and there are witnesses who cannot be here on this particular day. Because they cannot be here on this particular day, they are not able to testify. Now, I think that situation would be very unfortunate in a bill of this importance, where we are dealing with the selling off of a Crown corporation this country has had for 51 years.

I do know of one witness who is in that position, and the chairman mentioned him. This man cannot be here this week, but he could be here next week. I think it is unfortunate this man cannot testify because he cannot be here on this particular day.

The Chairman: Thank you very much, Mr. MacLellan.

Our next witnesses are: from the Canadian Labour Congress, Nancy Riche; from the Canadian Airline Workers, Robert White, Cheryl Kryzaniwsky, Greg Spencer and T. Wolthfarth; from the International Association of Machinists and Aerospace Workers, L. Erlichman and Vincent Blais; and from the CUPE Airline Division, Larry Katz and Val Udvarhelyi.

Since we assumed your positions are quite similar, our intention is to allow the individual groups to make individual presentations.

[Translation]

Il faut que les députés, en comité et à la Chambre, exercent un minimum d'indépendance de jugement si on veut que la réforme du Parlement devienne réalité.

Également que:

Le jugement porté par ce Comité et par la presque totalité de nos témoins est que la politique canadienne est devenue par trop dominée par l'éthique de la solidarité partisane. Nous avons suggéré des réformes modestes qui permettraient de faire coexister et l'indépendance de jugement et la discipline de parti.

Ce que nous avons vu, monsieur le président, était exactement le contraire.

Le président: Oui, je sais. Merci, monsieur Orlikow. Nous connaissons vos arguments.

M. Johnson: Monsieur le président, M. Orlikow insinue que nous n'avons pas voté en toute liberté lorsque nous avons pris cette décision. Je n'aime pas ça. En votant, nous avons pris une décision et nous avons voté conformément aux objectifs que nous nous étions fixés.

M. MacLellan: Monsieur le président, j'aimerais simplement ajouter quelques mots à ce sujet. Je n'étais pas présent quand le calendrier a été fixé. Comme je vous l'ai déjà dit, peu m'importe quand viennent les témoins. Ils pourraient venir à quatre heures du matin si cela servait les intérêts du Comité et si cela servait les intérêts des témoins. Tant que les témoins ont le temps nécessaire pour se préparer et pour discuter de ce qui les intéresse, je n'y vois aucun inconvénient.

L'inconvénient, c'est de les entendre tous le même jour. Il se peut que des témoins n'aient pas eu le temps de se préparer ou qu'ils ne soient pas libres ce jour-là. N'étant pas libres ce jour-là, ils ne peuvent pas témoigner. Si tel était le cas, ce serait très malheureux, car il s'agit d'un projet de loi important, de la vente d'une société de la Couronne créée il y a 51 ans.

Je connais un témoin qui est dans cette situation, et le président l'a mentionné. Ce témoin n'est pas libre cette semaine, mais il l'aurait été la semaine prochaine. Il est malheureux qu'il ne puisse témoigner simplement parce qu'il n'est pas libre aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacLellan.

Nos témoins suivants sont: du Congrès du travail du Canada, Nancy Riche; des Travailleurs du transport aérien, Robert White, Cheryl Kryzaniwsky, Greg Spencer et T. Wolthfarth; de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, L. Erlichman et Vincent Blais; et du SCFP, Division de l'aéronautique, Larry Katz et Val Udvarhelyi.

Nous avons supposé que vous aviez des points de vue très analogues, et notre intention est donc de permettre à chacun des groupes de faire un exposé individuel.

[Texte]

[Traduction]

• 0940

Ms Nancy Riche (Executive Vice-President, Canadian Labour Congress): Prior to starting, it is important to have it on the record and for this committee to know how dissatisfied we are that the decision has been made to have one day of hearings on a bill of such vast importance to this country. In our view, it is not merely a bill that is being tabled and perhaps eventually being passed. It represents a departure from the kind of country we believe in and it represents an ideology we do not support. I think it is important to say that right off the top.

All of these unions and the Canadian Labour Congress have called for hearings across the country. We believe the people in a place like Stephenville, Newfoundland or northern Ontario deserve the right to tell their elected representatives how they feel about privatizing a Crown corporation that has become so important to all of us in this country. However, the decision was made to have one day of hearings.

We also want to say for the record that it was only on Thursday that we received notice we would be appearing here today. We received notice that we all would be appearing together. And you are absolutely right, Mr. Chairman, when you say we all have similar views. In fact, our positions are exactly the same.

I want to say these unions sitting with me this morning represent 70% of the workers of Air Canada. Over 15,000 of the people employed by Air Canada—I think there are about 22,000—are represented here this morning. In spite of what has been said in the press or by upper management, these people do represent their membership and will be speaking on their behalf.

Their members across the country have also wanted to speak to this committee. However, they have been denied the opportunity. We are very concerned about that, but I am not sure if anything can be done or if it will be changed. But it is important that you understand our position.

We have also been advised that a consultant out of British Columbia, Hershel Hardin, who in fact has written in opposition to the privatization of Crown corporations, was told there was no time for him to appear. This is not a union representative or a management representative, merely a well-known, well-respected academic in the field of privatization. But he was told there was no time for him to appear, and we are very concerned about that.

• 0945

When we questioned why such little time was being devoted to this particular bill we were told that in fact the government wanted to have it through before closing the House in June. Yet we all know what is going on and that

Mme Nancy Riche (vice-présidente générale, Congrès du travail du Canada): Avant toute chose, sachez que votre décision de ne consacrer qu'une seule journée à l'audience des témoins pour un projet de loi aussi lourd de conséquences pour notre pays est à nos yeux aberrante. Pour nous, il ne s'agit pas simplement d'un projet de loi qui est déposé pour finir par être éventuellement adopté. Il correspond à un changement par rapport au genre de pays auquel nous croyons et il correspond à une idéologie à laquelle nous n'adhérons pas. Il importait de le dire dès le début.

Tous ces syndicats et le Congrès du travail du Canada ont demandé que des audiences soient tenues un peu partout. Nous croyons que les habitants de Stephenville, de Terre-Neuve ou du Nord de l'Ontario méritent d'avoir le droit de dire à leurs représentants élus ce qu'ils pensent de la privatisation d'une société de la Couronne qui est devenue si importante pour tous les habitants de ce pays. Malgré cela, la décision a été prise de ne consacrer qu'une seule journée aux témoins.

Nous tenons également à signaler que c'est seulement jeudi que nous avons reçu l'avis de comparution pour aujourd'hui. On nous a dit que nous comparaitrions tous ensemble. Vous avez tout à fait raison, monsieur le président, lorsque vous dites que nos points de vue sont analogues. En fait, nos positions sont exactement les mêmes.

Les syndicats ici présents ce matin représentent 70 p. 100 des employés d'Air Canada. Plus de 15,000 de ceux qui sont employés par Air Canada—je crois qu'il y en a environ 22,000—sont représentés ici ce matin. Malgré ce qui a été dit dans la presse ou par la haute direction, ces gens représentent leurs membres et parlent en leur nom.

Leurs membres voulaient également s'adresser à ce Comité. Ils n'en ont pas la possibilité. Nous trouvons cela très inquiétant, et je crains que rien ne puisse y changer. Il reste qu'il est important que vous compreniez notre position.

Nous avons également appris qu'un expert-conseil de la Colombie-Britannique, Hershel Hardin, qui a rédigé plusieurs écrits s'opposant à la privatisation des sociétés de la Couronne, s'est entendu répondre qu'il n'y avait pas assez de temps pour qu'il compare. Il ne s'agit pas d'un représentant syndical ou d'un représentant de la direction, simplement d'un universitaire connu et respecté en matière de privatisation. On lui a quand même répondu qu'il n'y avait pas assez de temps pour qu'il compare, et cela nous inquiète vivement.

Quand nous avons demandé pourquoi l'on consacrait si peu de temps à ce projet de loi, on nous a dit que le gouvernement voulait qu'il soit adopté avant l'ajournement de la Chambre en juin. Nous savons tous

[Text]

in fact we will not see the House closing in June, and all sorts of things are happening to change that. So obviously that is not the problem.

We believe and are very concerned that the reason we have very little time to address this very important issue is that the government really wants to push it through very quickly without any national debate. We think this is a disservice to the citizens of the country.

With those opening remarks I will turn to Vincent to present the first brief.

The Chairman: I do not want to dissuade you from following any set course, but I would say that if the gentlemen beside you understand that we shall be sitting until about 12 noon, and while we will give you all of that time, if you want questions you obviously reduce the question period if you fill the time. I am content to sit and listen to you till 12 noon but it would reduce the opportunity of our members, some of whom support your position, to get questions on the record.

Mr. V. Blais (President, District Lodge 148, International Association of Machinists and Aerospace Workers): Mr. Chairman and members of the committee, the International Association of Machinists and Aerospace Workers represents over 60,000 workers across Canada in a wide variety of industries and occupations. We are the largest union at Air Canada, where we represent over 8,500 employees in maintenance, ground service and accounting.

We are pleased to have the opportunity to present our views on Bill C-129 to this legislative committee. We are, however, distressed at the way in which the government seems determined to rush this legislation through Parliament without adequate national debate. It is shameful that only one day has been set aside for the hearings, after closure was invoked at second reading of the bill in the House of Commons, and that no hearings are being held outside of Ottawa.

After over half a century in which it has served a crucial role in bringing this far-flung country together, Air Canada deserves better than to be sold off in indecent haste. The government is clearly afraid to have this issue broadly debated across Canada. It knows that a deep opposition would arise if the weakness of their justifications were exposed.

The whole process surrounding this legislation is evidence of the government's fear of full public scrutiny. The sudden announcement in April, accompanied by hollow rationalizations for the reversal of the Prime Minister's 1985 pledge not to privatize Air Canada, the flimsy pseudo-protections in the legislation for the head office and the maintenance bases, the sham of temporary partial privatization, the pressure to ram the legislation through, they are all part of a plan to confuse Canadians, not to produce sound public policy.

[Translation]

ce qui en est et que, de fait, la Chambre n'ajournera pas en juin pour toutes sortes de raisons. De toute évidence, le problème ne vient pas de là.

Selon nous, et cela nous inquiète énormément, nous disposons de très peu de temps pour examiner cette importante question parce que le gouvernement veut faire adopter le projet de loi très rapidement, sans débat à l'échelle nationale. À notre avis, c'est rendre un mauvais service aux Canadiens.

Sur ce, je passerai la parole à Vincent Blais, qui présentera le premier mémoire.

Le président: Je ne veux pas vous dissuader de procéder comme vous l'aviez projeté, mais je vous signale, à vous et à vos compagnons, que nous siégerons jusqu'à midi environ et que vous disposez de tout le temps d'ici là, mais que la période de questions en sera réduite d'autant si vous parlez trop longtemps. Je suis bien prêt à vous écouter jusqu'à midi, mais cela empêcherait les membres de notre Comité, dont certains vous appuient, de vous poser des questions.

M. V. Blais (président, Section de district 148, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): Monsieur le président et membres du Comité, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale représente plus de 60,000 travailleurs du Canada dans diverses industries et divers domaines d'occupation. Nous constituons le plus important syndicat à Air Canada, où nous représentons plus de 8,500 employés dans les catégories de l'entretien, des services au sol et de la comptabilité.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion d'exposer notre point de vue au Comité législatif sur le projet de loi C-129. Nous sommes cependant troublés de constater que le gouvernement semble tenir à faire adopter cette mesure à la hâte, sans le débat national approprié. C'est une honte que l'on n'ait prévu qu'une journée pour les audiences après l'imposition de la clôture à l'étape de la deuxième lecture à la Chambre des communes et qu'il n'y aura pas d'audiences à l'extérieur d'Ottawa.

Après avoir joué un rôle essentiel pour unir le pays très vaste qu'est le Canada pendant plus d'un demi-siècle, Air Canada mérite mieux que d'être vendue à la hâte. De toute évidence, le gouvernement a peur de voir un débat général sur cette question dans tout le Canada. Il sait que sa décision susciterait une profonde opposition si l'on faisait la lumière sur la faiblesse de ses justifications.

La façon dont le gouvernement a procédé pour ce projet de loi montre bien qu'il craint un examen complet au grand jour. L'annonce soudaine en avril, accompagnée d'explications peu convaincantes pour le refus du premier ministre de tenir sa promesse faite en 1985 de ne pas privatiser Air Canada, les minces dispositions de pseudo-protection contenues dans le projet de loi pour le siège social et les centres d'entretien, la comédie de la privatisation partielle provisoire, les pressions pour faire adopter le projet de loi rapidement, tout cela fait partie

[Texte]

We find it particularly repugnant that Air Canada's senior management has been running a \$1 million campaign to convince their employees, our members, of the dubious merits of privatizing Air Canada. For all the money and effort they are expending, all they can offer Air Canada workers are vague promises and equivocal denials.

We have opposed the privatization of Air Canada ever since Air Canada management started promoting it almost five years ago, because as a Crown corporation Air Canada continues to have far more than its important symbolic role.

✕

• 0950

If its role as a nation-builder is ending, Air Canada's essential role as a window of accountability on an increasingly concentrated unregulated industry has barely begun. In a deregulated air transport environment, it is more important than ever that there be a direct public presence to ensure that service and employment are equitably provided across the country, that pricing is fair, and that maintenance standards rise above the lowest common denominator.

Air Canada's impact has gone far beyond the air transport sector. Our aerospace industry has been largely built on Air Canada purchases: Canadair in Montreal when the *North Stars* were purchased, McDonnell Douglas in Toronto for the DC-9 purchases, Boeing in Winnipeg when the 747 and the 727 fleets were bought. Other sectors also reaped the benefits of spin-offs from a strong Canadian public carrier. None of those essential public purposes will be served by a privately owned Air Canada.

De toute évidence, il n'y a aucune justification objective de vendre Air Canada. Ce n'est tout simplement qu'une antipathie idéologique aveugle envers les sociétés de la Couronne, et plus particulièrement les sociétés de la Couronne rentables.

Les besoins financiers d'Air Canada ne sont qu'un piètre prétexte pour la privatisation. Air Canada est une entreprise publique rentable. Durant la dernière décennie, en dépit d'une profonde récession, d'un mandat de desservir des routes supposément déficitaires et, plus récemment, des rigueurs de la déréglementation et des réductions de tarifs, elle a réalisé un bénéfice de près de 400 millions de dollars avant impôt, net de toute perte. Air Canada est une des compagnies aériennes les plus rentables en Amérique du Nord.

It has received no new equity in 10 years and no government subsidy in 25 years. If the requirements for new aircraft purchases cannot be facilitated through increased borrowing, leasing arrangements, or improved manufacture or financing, a \$300 million investment by

[Traduction]

d'un plan pour semer la confusion chez les Canadiens, non d'une saine politique publique.

Cela nous dégoûte de voir que la haute direction d'Air Canada a monté une campagne d'un million de dollars pour convaincre ses employés, les membres de notre syndicat, des avantages douteux de la privatisation d'Air Canada. Malgré tout l'argent et tous les efforts qu'ils consacrent à leur campagne, ils ne peuvent offrir aux travailleurs d'Air Canada que de vagues promesses et des démentis équivoques.

Nous nous sommes opposés à la privatisation d'Air Canada depuis que la direction d'Air Canada a commencé à la préconiser, il y a près de cinq ans, parce qu'Air Canada continue de faire bien davantage comme société de la Couronne que de jouer un rôle symbolique.

Si son rôle à titre de bâtisseur de nation est sur le point de se terminer, le rôle essentiel d'Air Canada comme facteur de comptabilité dans une industrie de plus en plus concentrée et déréglementée vient à peine de commencer. Dans une industrie déréglementée des transports aériens, il importe plus que jamais d'assurer une présence directe de l'État pour garantir que les services et les emplois sont répartis équitablement dans le pays, que les prix sont justes et qu'il n'y a pas de nivellement par le bas pour les normes d'entretien.

Air Canada a exercé une influence sur bien plus que le secteur des transports aériens. Notre industrie aérospatiale a été construite en grande partie grâce aux achats d'Air Canada: Canadair, à Montréal, au moment de l'achat des *North Stars*, McDonnell Douglas, à Toronto, pour l'achat des DC-9, et Boeing, à Winnipeg, au moment de l'achat des 747 et des 727. D'autres secteurs ont aussi profité des retombées produites par la solidité du transporteur public canadien. Aucun de ces rôles essentiels ne peut être joué par Air Canada dans le secteur privé.

Obviously, there can be no objective justification to sell Air Canada. It is simply a case of blind ideological antipathy against Crown corporations, and especially those which are profitable.

The financial requirements of Air Canada are a weak pretext for privatization. Air Canada is a profitable public corporation. During the last decade, in spite of a deep recession, a mandate to serve supposedly unprofitable routes, and more recently, the hardships of deregulation and tariff reductions, it had, before taxes, net profits of just under \$400 million. Air Canada is one of the most profitable airlines in North America.

Air Canada n'a pas reçu de nouveaux capitaux depuis 10 ans ni de subventions gouvernementales depuis 25 ans. Si l'on ne peut pas acheter de nouveaux appareils en augmentant les emprunts, en faisant des arrangements de location ou en améliorant la fabrication ou le

[Text]

the government makes sound business sense. Providing new equity to Air Canada would not be a hand-out, a giveaway, or a pre-election bribe, but an income-generating investment in a corporation with a sound bottom line.

Air Canada's senior management has been trying to promote the view that little would really change in the privately owned Air Canada. In fact, privatizing Air Canada would be the beginning of the end for a truly Canadian airline industry.

Air Canada's management is already saying the requirements of the Official Languages Act are too onerous for them to compete as a private carrier. Why are they not too onerous now?

Of course, providing decent wages and working conditions will not be competitive for a private Air Canada. Maintaining more than one real maintenance base will be inefficient, so the major facilities in Winnipeg and Montreal will be discarded and the finance branch in Winnipeg will be moved to central Canada, for greater efficiency. As a private Air Canada pursues its plan of becoming a small to mid-size international carrier, dropping more and more of its domestic Canadian service, it will make economic sense to move maintenance, financial, and reservations work right out of the country to low-wage, Third World areas, as some American carriers are already beginning to do. If it survives at all, Air Canada will rapidly become Canadian in name only, providing little service in Canada, employing few Canadians, and certainly providing no impetus to spin-off industries such as aerospace. With no national accountability, Air Canada will take the private Canadian carriers down the path of declining service and safety standards.

What this means for our members at Air Canada and elsewhere is clear: massive dislocation and job loss, if not immediately, then within the next few years. Our members' pension fund, already in surplus, will be vulnerable to a raid from cash-hungry private owners, particularly as job cutbacks increase the size of the surplus.

We have no illusions either that employee shareholding will have any positive impact for our members. We have had more than enough experience to know that employee shareholding—even employee directors—does not save us from vicious anti-worker

[Translation]

financement, un investissement de 300 millions de dollars par le gouvernement serait tout à fait raisonnable du point de vue commercial. En fournissant de nouveaux capitaux à Air Canada, le gouvernement ne ferait pas la charité ou n'essaierait pas d'acheter des votes avant les élections, mais il ferait un investissement productif dans une société rentable.

La haute direction d'Air Canada essaie de faire croire au public qu'en réalité, très peu changera si Air Canada est privatisée. De fait, ce serait le début de la fin pour une industrie vraiment canadienne des lignes aériennes.

La direction d'Air Canada prétend déjà que cela coûte trop cher de se plier aux exigences de la Loi sur les langues officielles pour pouvoir livrer concurrence comme transporteur du secteur privé. Pourquoi cela ne coûte-t-il pas trop cher maintenant?

Bien entendu, le fait de fournir des salaires et des conditions de travail raisonnables ne favoriserait pas la position concurrentielle d'Air Canada dans le secteur privé. Comme ce ne serait pas efficace d'avoir plus d'un centre d'entretien, les grandes installations de Winnipeg et de Montréal disparaîtraient et la direction des finances, à Winnipeg, sera transférée au centre du Canada pour améliorer l'efficacité du service. A mesure qu'Air Canada poursuivra son objectif de devenir un transporteur international petit ou moyen et laissera tomber de plus en plus de services au Canada, cela deviendra rentable de déménager ses services d'entretien, de finances et de réservation à l'extérieur du Canada, dans des pays du Tiers monde où les salaires sont moins élevés, comme certains transporteurs américains le font déjà. Si Air Canada survit, la société deviendra rapidement canadienne uniquement de nom, puisqu'elle fournira très peu de services au Canada, qu'elle donnera de l'emploi à un petit nombre de Canadiens et qu'elle ne favorisera certainement pas les industries connexes, notamment dans le domaine de l'aérospatiale. Si elle n'est pas comptable à l'échelle nationale, Air Canada ouvrira la voie aux transporteurs canadiens du secteur privé pour réduire leurs normes de service et de sécurité.

Ce que cela signifie pour les membres de notre association à Air Canada et ailleurs est clair: un bouleversement et une perte d'emplois massifs, peut-être pas immédiatement, mais certainement en l'espace de quelques années. Le fonds de pension de nos membres, déjà excédentaire, sera susceptible d'être grugé par les propriétaires privés assoiffés de comptant, et particulièrement au fur et à mesure que les coupures dans le nombre d'emplois accroîtront l'excédent.

• 0955

Nous ne nous berçons pas non plus d'illusions: que les employés soient actionnaires ne signifie pas nécessairement que cela pourra avoir des répercussions positives pour nos membres. Nous avons déjà suffisamment d'expérience pour savoir que la présence

[Texte]

managments and assaults on our wages, working conditions and jobs.

Bill C-129 is a betrayal of Canada. It will undermine the air transport sector, service, safety and employment across this country. We urge you to reject it. Thank you.

Mr. V. Udvarhely (General Chairperson, Air Canada Component, Canadian Union of Public Employees): Mr. Chairman, gentlemen, on behalf of the 3,500 flight attendants at Air Canada I welcome this opportunity to present my union's position on Bill C-129. We stand opposed to Bill C-129 and its underlying philosophy. It is bad legislation and had policy.

There has been a lot of talk about mandates in recent weeks. Let me set the record straight. My members know my position and have re-elected me on an anti-privatization ticket. I have a mandate to speak on this issue. If I do not, then who does?

Unlike the Prime Minister, I have not flip-flopped, where one day I am opposed to the sale of Air Canada and another day I sell it. I keep my word to my constituency. Nor have I ever cut off debate on this important issue within my union, unlike this government which imposed closure. I have never stifled membership input, unlike this committee which has limited public participation, as Nancy said, to one day of hearings here in Ottawa.

Most importantly, I faced my membership on this issue across the country. Along with my colleagues, I have just finished a series of visits to Halifax, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver. We have presented our position and debated it with our members. Invariably my members have approached me after these meetings and told me they have changed their minds. They no longer subscribe to the government and company hype. They know the issue is not shares but how the sale will affect their jobs, their working conditions and service to the public. On the other hand, this government has not faced its membership, so to speak. It knows it has no mandate. Perhaps that is why this government is pushing to pass Bill C-129 before the next election.

I would like now to describe specifically how Bill C-129 will hurt Air Canada flight attendants and all Canadians. There are no real assurances regarding our job security at a private Air Canada. The hon. member for Winnipeg—St. James, speaking in the House of

[Traduction]

d'employés actionnaires—et même d'employés directeurs—ne nous préservent pas nécessairement des gestionnaires haineux à l'égard des travailleurs ni non plus d'attaques sur nos salaires, sur nos conditions de travail et sur nos emplois en général.

Le projet de loi C-129 trahit le Canada. Il minera le transport aérien, ses services, sa sécurité et ses emplois, d'un océan à l'autre. Nous vous exhortons à le rejeter. Merci.

M. V. Udvarhely (président général, Composante d'Air Canada, Syndicat canadien de la fonction publique): Monsieur le président, mesdames et messieurs, au nom des 3,500 agents de bord d'Air Canada, je suis heureux de présenter le point de vue de mon syndicat sur le projet C-129. Nous nous opposons fermement au projet de loi et à sa philosophie sous-jacente, car c'est un mauvais projet de loi, qui traduit une mauvaise politique.

On a beaucoup parlé de mandats au cours des dernières semaines. Je tiens à être clair et net à ce sujet. Les membres de mon syndicat connaissent très bien ma position à ce sujet, et m'ont d'ailleurs réélu parce que j'avais fait campagne en m'opposant à la privatisation. J'ai donc reçu le mandat de nos membres de venir expliquer notre position à ce sujet. Qui d'autre que moi serait mieux placé pour le faire?

Contrairement au premier ministre, je n'ai pas changé mon fusil d'épaule, je n'ai pas décidé un jour de vendre Air Canada après m'y être opposé la veille. Je garde ma parole devant mes commettants. Je n'ai jamais non plus refusé de débattre la question avec mon syndicat, contrairement au gouvernement, qui a imposé la guillotine. Je n'ai jamais non plus bâillonné les membres du syndicat, contrairement à votre Comité, qui a limité la participation du public, comme l'a dit ma collègue, à un seul jour d'audience à Ottawa.

Plus important encore, j'ai demandé à notre électorat ce qu'ils pensaient de cette question, d'un océan à l'autre. Avec mes collègues, j'ai visité Halifax, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver. J'ai présenté la position du syndicat et j'en ai débattu avec nos membres. De façon invariable, les membres du syndicat m'ont dit après chacune de nos rencontres qu'ils avaient changé d'avis et qu'ils ne souscrivaient plus au projet du gouvernement et de la société. Ils savent fort bien que le fond de la question, ce n'est pas d'avoir accès à des actions, mais la façon dont la vente d'Air Canada les lèsera dans leurs emplois, dans leurs conditions de travail et dans le service qu'ils rendent au public. Contrairement à nous, votre gouvernement n'a pas le mandat de ses commettants pour parler en leur nom. C'est sans doute pourquoi il fait des pressions pour pouvoir adopter le projet de loi le plus rapidement possible avant la prochaine élection.

Je voudrais maintenant expliquer en détail pourquoi le projet de loi lèsera les agents de bord d'Air Canada et, par ricochet, tous les Canadiens. Nous n'avons reçu aucune assurance réelle quant à notre sécurité d'emploi au sein d'une société Air Canada privée. Le député de

[Text]

Commons on May 25, claimed that "the bill protects the employees. We need to protect Air Canada, and we have". I have read and reread this legislation. I cannot find this protection. While some maintenance bases are guaranteed in the legislation, there is no guarantee of the volume of work or the number of jobs at these centres.

A private board of directors is in no way restrained by Bill C-129 if it decided to transfer large numbers of employees from its Montreal or Winnipeg maintenance base to Toronto, for example. This is inevitable as Air Canada decides to buy aircraft of a completely new generation from a different manufacturer.

There are no guarantees in the legislation for flight attendants at any of our bases. As one New York-based investment analyst has said, it is only a matter of time: eventually Air Canada will have to address the question of whether it needs as many employees as it has. Definitely a private Air Canada will ask those questions. In the past, government would slow or block any such politically unpopular moves, but that restriction will be gone.

It is hard to see how Air Canada's 22,000 employees would be better off after a sale. Only section 144 of the Canada Labour Code offers some successorship protection, but even that has not been challenged by Canadian-based U.S. employees.

• 1000

Furthermore, if a privatized Air Canada decides to expand beyond the parameters defined in our CLRB certification our collective agreement, which expires August 31, 1990, will not help us. The new owners can contract out the work to foreign nationals, possibly creating lay-off situations. Air Canada threatened to do this in 1985. They backed off under political pressure. Once private, they will try again.

Will growth guarantee our jobs? Air Canada may grow in Toronto but not elsewhere across the current system, given what Mr. Jeaniot has in mind. Mr. Jeaniot has a vision. Air Canada will be the British Airways of North America. With privatization, Mr. Jeaniot and his managers will run the show, quite free of government control or public policy purpose to realize that private dream. These dreams will become nightmares if the Frank Lorenzos of this world and their friends get hold of control of Air Canada.

[Translation]

Winnipeg—St. James a dit le 25 mai dernier à la Chambre des communes que le projet de loi protégerait les employés d'Air Canada et que le gouvernement avait protégé la société comme il le fallait. Or, j'ai lu et relu le projet de loi, et je n'y trouve pas la protection promise. Bien que le projet de loi garantisse qu'il y aura certains centres d'entretien, il ne nous offre aucune garantie quant au nombre d'emplois et au volume de travail dans ces centres.

Le projet de loi n'empêche aucunement un conseil d'administration privé de muter un grand nombre d'employés de son centre d'entretien de Montréal ou de Winnipeg vers Toronto, par exemple. Ce serait inévitable, advenant qu'Air Canada décide d'acheter des appareils d'une toute nouvelle génération d'un fabricant différent.

Le projet de loi n'offre aucune garantie pour nos agents de bord, quelle que soit la base où ils sont rattachés. Comme le disait un analyste en placements de New York, ce n'est qu'une question de temps. Air Canada finira bien par se demander si elle a vraiment besoin de tous les employés qui travaillent pour elle actuellement. Il est certain qu'une société privée se posera la question. Par le passé, le gouvernement pouvait ralentir ou même empêcher des mesures du genre, impopulaires du point de vue politique, mais cela ne lui sera plus possible désormais.

Il est difficile de croire que les 22,000 employés d'Air Canada s'en porteront mieux, une fois la société vendue à des intérêts privés. Seul l'article 144 du Code canadien du travail offre quelque protection en cas de succession, et cet article n'a même pas été remis en question par les employeurs américains établis au Canada.

En outre, si une société privée décidait d'élargir les paramètres définis dans l'accréditation par la Commission canadienne des relations du travail, notre convention collective, qui expire le 31 août 1990, ne pourra pas nous aider. Les nouveaux propriétaires pourront accorder la sous-traitance à des ressortissants étrangers, ce qui pourrait entraîner des mises à pied. D'ailleurs, Air Canada a menacé de le faire en 1985, mais a dû reculer devant des pressions politiques. Devenue privée, elle n'hésitera plus à tenter sa chance de nouveau.

La croissance de la société nous garantira-t-elle nos emplois? Air Canada pourrait fort bien prendre de l'expansion à Toronto, mais pas nécessairement ailleurs dans le réseau, d'après ce qu'envisage M. Jeaniot. M. Jeaniot a dit qu'il avait une vision, celle d'Air Canada devenant la British Airways de l'Amérique du Nord. La privatisation permettra à M. Jeaniot et à ses directeurs de mener «la barque», à l'abri de l'ingérence du gouvernement et de la politique publique, et libres de concrétiser leurs rêves. Or, ces rêves risquent de devenir des cauchemars si les Frank Lorenzo de ce monde et leurs amis parviennent à mettre la main sur Air Canada.

[Texte]

For Mr. Jeaniot, Air Canada must abandon the Canadian market and move increasingly across North America and even the world. Let the U.S. carriers come up here. Air Canada will do well in the United States, and with the advent of free trade maybe, just maybe, we will get cabotage, the so-called fifth and sixth freedoms, and be able to fly between U.S. cities and around the world picking up passengers.

If Mr. Jeaniot's personal dream comes true, our flying will be completely restructured. We will not need six flight attendant bases across Canada. Calgary, Halifax, Winnipeg will be seen as expendable. If Montreal is retained, it will be cut in size dramatically. Toronto and Vancouver will become the focus of our flying, just like it was under Canadian Pacific before it was bought by Pacific Western.

This is not a far-fetched prediction for our Montreal base. Our private competitors have already shown quite clearly how they feel about Montreal in terms of operations. Eight years ago Canadian Pacific had a base in Montreal; it was closed. Canadian has only a small presence of 200 flight attendants in Montreal today. Wardair closed its Montreal base. It will be re-opening shortly, but with only about 150 flight attendants.

It is no different for Air Canada. We have been told repeatedly that it is far more profitable to route more and more flights through Toronto and cut Montreal deadheading. Even Vancouver may not be spared, if Toronto becomes the hub and our Pacific flying is routed through U.S. cities like Los Angeles.

These observations are confirmed in a March 1987 Economic Council of Canada study entitled "Identifying and Measuring the Impact of Government Ownership and Regulation on Airline Performance". For the authors, the granting of cabotage rights to foreign carriers "could result in Canadian traffic being routed through U.S. hubs". They go on to say:

It is not too difficult to envision much cross Canadian domestic traffic hubbing through U.S. cities such as Minneapolis, Chicago and Detroit under a U.S.-Canada open skies policy.

This is not me saying this; these are observations made by the Economic Council of Canada. Under these circumstances, the privatization of Air Canada will not only be bad for flight attendants but all Canadians as well. The very integrity of our nation is at stake here.

[Traduction]

Pour M. Jeaniot, Air Canada doit abandonner le marché canadien et accéder de plus en plus à l'Amérique du Nord, et même au reste du monde. Qu'on laisse les transporteurs américains avoir accès au Canada. Peut-être qu'Air Canada réussira à s'implanter aux États-Unis, avec l'avènement du libre-échange, et peut-être aussi réussirons-nous à obtenir les transporteurs de «cabotage», les prétendues «cinquième et sixième libertés», qui voyagent d'une ville américaine à l'autre et ailleurs dans le monde pour ramasser des passagers.

Si le rêve personnel de M. Jeaniot se concrétise, nous serons complètement restructurés. Nous n'aurons plus besoin de six bases pour nos agents de bord au Canada. Par conséquent, Calgary, Halifax et Winnipeg seront considérées comme excédentaires. Si l'on retient la base de Montréal, elle sera sans doute réduite considérablement. Toronto et Vancouver deviendront les bases cibles, tout comme elles l'étaient avec Canadian Pacific, avant que cette compagnie ne soit achetée par Pacific Western.

Ma prédiction n'est pas nécessairement tirée par les cheveux. Nos concurrents privés ont déjà dit clairement ce que représenterait Montréal pour eux en termes d'exploitation. Il y a huit ans, Canadian Pacific avait une base à Montréal, qui a été ultérieurement fermée. Aujourd'hui, elle n'a plus qu'un petit groupe de 200 agents de bord à Montréal. Wardair, elle aussi, a fermé sa base de Montréal. Elle la rouvrira bientôt, mais seulement en y adjoignant 150 agents de bord.

Ce ne sera pas différent pour Air Canada. On nous a répété à maintes reprises qu'il est beaucoup plus rentable de rediriger des vols vers Toronto et de supprimer l'arrêt à Montréal. Même Vancouver ne sera pas épargnée si Toronto devient un aéroport pivot et que nos vols du Pacifique passent par des villes américaines comme Los Angeles.

Cette observation se trouve confirmée dans un rapport de mars 1987 publié par le Conseil économique du Canada et intitulé: «Identifying and Measuring the Impact of Government Ownership and Regulation on Airline Performance». Les auteurs estiment qu'en accordant des droits de cabotage aux transporteurs étrangers, cela pourrait avoir pour conséquence de rediriger le trafic aérien du Canada vers les aéroports pivots américains. En outre, toujours d'après eux:

Une politique de «ciel ouvert» entre les États-Unis et le Canada permet d'envisager en toute probabilité que la plupart des vols aériens canadiens passeront par des aéroports pivots américains tel que Minneapolis, Chicago et Detroit.

Ce n'est pas moi qui affirme cela, mais le Conseil économique du Canada. Dans ces circonstances, non seulement la privatisation d'Air Canada nuira aux agents de bord, mais elle nuira aussi à l'ensemble des Canadiens. C'est toute l'intégrité de notre nation qui est en jeu, ici même.

[Text]

If our current base arrangements are changed, there may very well be as many as 400 to 500 forced transfers of flight attendants, mostly out of Montreal into Toronto or Vancouver, despite attractive golden handshake packages à la British Airways or the golden screw when Wardair reduced its Vancouver base last year. This will mean dislocation, hardship and a bitter working climate for all flight attendants, and under what working conditions? We have already gone through one strike over global flying rules in 1985. Management's handling of those work rules then already showed the future, a separate agreement with more flexibility, a great deal more than our existing rules.

I predict this drive for global flexibility will increase in Mr. Jeaniot's private Air Canada. Let us not forget Air Canada's increasing reliance on its so-called connector airlines. Over the past years Air Canada has deliberately and systematically dropped 27% of its domestic routes, which just happen to be smaller communities such as Sydney, Victoria, Yarmouth, Sault Ste. Marie, even London, Ontario. Whether Air Canada will still fly to Sudbury or Timmins in the future is now a matter of pure conjecture.

A similar pattern may develop in Quebec as well as Air Alliance gets established. Air Canada's subsidiaries are picking up these routes at a growing rate. They are also picking up jets at Air B.C. and Air Ontario. Inter-Canadian will be providing jet service on former CP and EPA routes to New Brunswick and Halifax. Maybe that is Mr. Jeaniot's solution for the DC-9 fleet replacement problem. For all these reasons I do not see Mr. Jeaniot's strategy as any guarantee of job security for the flight attendants I represent. I see things getting a lot worse in fact.

• 1005

Finally, Air Canada, presently the world's 14th largest carrier, will only be a chicken dancing with the elephants on the world stage of the so-called global mega-carriers. According to Professor Fred Lazar of York University, a transportation specialist, whom I think you will hear today, Mr. Jeaniot's hope to be a strong, global player is flawed. For Professor Lazar, Air Canada will in fact be reduced to the status of a feeder for other global mega-carriers. Professor Lazar predicts that in five to eight years both Canadian Airlines and Air Canada will be acquired by U.S. airlines.

What about labour relations at this new Air Canada? What will the sell-off bring in terms of wages, benefits and working conditions? Let us look at the case of Pacific Western, sold by the Alberta government in 1981. Some

[Translation]

Si la structure de base actuelle est modifiée, il se peut fort bien que 400 à 500 agents de bord soient obligés d'être mutés, la plupart de Montréal vers Toronto ou Vancouver, en dépit d'attrayantes offres de départ à la British Airways ou à la Wardair, comme lorsque celle-ci a réduit considérablement sa base de Vancouver, l'année dernière. Cela suppose des relocalisations, des difficultés et un climat de travail aigri pour la grande majorité des agents de bord, et dans quelles conditions de travail, je vous le demande? Nous avons déjà vécu une grève portant sur l'ensemble des règles de vol en 1985. La façon dont la direction avait pris les choses en main annonçait déjà un accord distinct beaucoup plus souple que ne le permettaient les règles qui existaient à l'époque.

Je prédis que cette recherche d'une souplesse globale ne fera qu'augmenter lorsque la société de M. Jeaniot sera devenue privée. N'oublions pas qu'Air Canada se fie de plus en plus à ses compagnies aériennes de raccord. Au cours des dernières années, Air Canada a délibérément et systématiquement laissé tomber 27 p. 100 de ses parcours canadiens, et il se trouve que ces vols desservaient des petites localités comme Sydney, Victoria, Yarmouth, Sault-Sainte-Marie, et même London, en Ontario. Qui peut prédire qu'Air Canada continuera à maintenir des vols vers Sudbury ou Timmins?

On pourra sans doute constater le même phénomène au Québec, avec l'établissement d'Air Alliance. Les filiales d'Air Canada prennent de plus en plus rapidement la relève sur ces trajets. Elles sont également en train de mettre la main sur les avions à réaction d'Air B.C. et d'Air Ontario. En effet, Inter-Canadien utilisera ce genre d'avions sur des anciens trajets de CP et de EPA vers le Nouveau-Brunswick et vers Halifax. Voilà peut-être la façon dont M. Jeaniot envisage de résoudre son problème de remplacement de la flotte de DC-9. Voilà pourquoi je ne pense pas que la stratégie de M. Jeaniot garantisse de quelque façon la sécurité des emplois de tous les agents de bord que je représente. Quant à moi, je prévois au contraire que les choses empireront.

Enfin, Air Canada étant le quatorzième transporteur en importance du monde, elle ne sera néanmoins qu'une petite souris devant les éléphants que sont les mégatransporteurs qui fonctionnent à l'échelle du globe. D'après le spécialiste en transport de l'Université York, le professeur Fred Lazar, qui comparaitra aujourd'hui, je crois, l'espoir de M. Jeaniot de jouer un grand rôle à l'échelle du globe est voué à l'échec. D'après le professeur, Air Canada sera en fait réduite au rôle de transporteur d'apport pour les autres mégatransporteurs du globe. Le professeur va même jusqu'à prédire que d'ici cinq à huit ans, les sociétés Canadien et Air Canada seront acquises par les entreprises aériennes américaines.

Que fait-on des relations de travail à la nouvelle société Air Canada? Que rapportera cette vente à rabais en termes de salaires, d'avantages sociaux et de conditions de travail? Regardons ce qui s'est passé dans le cas de Pacific

[Texte]

will say it is a success story: it is the little regional that swallowed up Canadian Pacific.

Before PWA was privatized, our union's relationship with the company was relatively harmonious. After privatization, PWA declared war on its unions. First, despite being quite profitable, PWA applied to the Canada Labour Relations Board to rescind and amend its union's certification to cross-utilize employees. After a vigorous union campaign, the company backed off, but the worse was yet to come.

In 1985 the newly found imperative to increase the profit margin led the carrier to lock out its flight attendants as well as all its other unions for four and a months. The recently privatized company demanded some 160 concessions from its employees. It managed to win some of its concessions, wiping out years of progress.

For example, a two-tier wage scale was introduced, cutting starting wages by nearly 25%. We can look forward to similar scenarios in an era of deregulation with a private Air Canada. Is it any wonder we are against privatization? We will not be better off after a private sale. The labour relations will deteriorate.

I am also convinced that a private Air Canada will attack our wages and pension benefits in short order. The March 1987 Economic Council of Canada study referred to earlier looked at the impact of privatization on Air Canada's wages and benefits. It suggests that the minimum effect of Air Canada's privatization would be about a 5% reduction in its long-range equilibrium wage level. This means a wage reduction of about \$50 million per year in 1981 dollars, or some \$100 million per year today. As the report continues, this would reverberate through the industry as other airlines would also reduce their wage levels by at least the same factor.

This is not progress. This is regression. But this is the promise of Mulroney-style privatization for my members' wages.

A similar scenario emerges when we look at pensions for flight attendants. As a Crown corporation, Air Canada is accountable for its actions to the government and to all Canadians. This political sensitivity acts as a strong deterrent when the company makes decisions about the use of any pension surplus. It is the same sensitivity that allowed us to negotiate partially indexed pensions. While Air Canada has not yet removed any surplus from the pension fund, in 1986, for the first time, management

[Traduction]

Western, vendue par le gouvernement albertain en 1981. D'aucuns diront que ce fut un succès et que ce fut la petite compagnie régionale qui a avalé Canadian Pacific.

Avant que PWA ne soit privatisée, nos relations syndicales avec la société étaient relativement harmonieuses. Après, la PWA a déclaré la guerre à ses syndicats. Tout d'abord, même si elle était tout à fait rentable, la PWA a demandé à la Commission canadienne des relations de travail de rescinder l'accréditation de son syndicat et de la modifier de façon à pouvoir quadriller le recours à ses employés. Après une vigoureuse campagne de la part du syndicat, la compagnie a reculé, mais le pire n'était pas encore arrivé.

En 1985, la nouvelle consigne impérative des dirigeants du transporteur visant à augmenter la marge de profit a incité celui-ci à mettre en *lock-out* ses agents de bord, de même que ses autres syndicats pendant quatre mois et demi. La société, récemment privatisée, a exigé quelque 160 concessions de la part de ses employés. Elle a réussi à en obtenir quelques-unes, donnant ainsi un coup de torchon sur des années de progrès.

Ainsi, la partie patronale introduisait une nouvelle échelle salariale à deux paliers, réduisant les salaires de départ de presque 25 p. 100. On peut s'attendre à de pareils scénarios advenant la privatisation d'Air Canada dans un climat de déréglementation. Comment s'étonner que nous soyons contre la privatisation? Nous ne nous en porterons pas mieux, une fois la vente privée conclue. Les relations de travail se détérioreront inmanquablement.

Je suis également convaincu qu'une société privée s'attaquera à nos salaires et à nos prestations de pension à court terme. L'étude publiée en mars 1987 par le Conseil économique du Canada, que j'ai mentionnée plus tôt, analysait les répercussions que pourrait avoir la privatisation d'Air Canada sur les salaires et les avantages sociaux. L'étude laisse entendre que la privatisation d'Air Canada pourrait avoir pour conséquence une réduction, au bas mot, de 5 p. 100 du niveau salarial à long terme. Cela représente une réduction salariale d'environ 50 millions de dollars par année en dollars de 1981, ou de quelque 100 millions de dollars en dollars d'aujourd'hui. Le rapport explique que cette réduction se répercuterait dans toute l'industrie, puisque les autres sociétés aériennes réduiraient en conséquence leurs échelles salariales au moins proportionnellement.

Ce n'est pas ce que j'appellerais faire du progrès. C'est plutôt de la régression. Mais voilà encore une promesse de privatisation à la Mulroney pour les membres de mon syndicat.

Le même scénario se dessine lorsque l'on se tourne du côté des pensions des agents de bord. À titre de société d'État, Air Canada est responsable de ses actions devant le gouvernement et devant tous les Canadiens. Cette responsabilité politique agit comme dissuasif de taille chaque fois que la société a à décider si elle veut ou non puiser à même les excédents du fonds de pension. Ce sont ces mêmes hésitations qui nous ont permis de négocier l'indexation partielle des pensions. Même si Air Canada

[Text]

used pension surplus to fund its contribution to the plan. This is not acceptable. It is not acceptable because the pension plan is established for the benefit of employees. Surplus should only be used to benefit workers and retirees, not to subsidize the company.

The privatized Air Canada will no longer be subject to any minimum of public accountability. The exception of 1986 will become the rule at a private Air Canada, just as it has been for six years at Pacific Western for air flight attendants. As a private corporation, with a single goal of maximizing profit, Air Canada will have more incentives than ever to dip into the pension fund for general corporate purposes.

Nor will employee stock ownership prevent this. No one should be deluded into believing this will give employees control or even a say in how the company is run. Wages and working conditions are not decided by the board of directors, let alone the shareholders. This is the prerogative of the management team.

A few examples will illustrate this important point. Pacific Western flight attendants who owned shares tried to pressure the company during their disputes—without success, of course. In Britain many employees dug deep into their own pockets and into their savings, hoping for the most part that a share in the operation would secure their jobs.

• 1010

With free shares, discounted shares and two-for-one sales, 95% of British Airways employees ended up with shares. They collectively own 3.5% of British Airways today. Everything has been picked up by institutional investors. The employees have no control.

So far efforts in share ownership have been a disaster elsewhere and the United States example is instructive. The employees, out of sheer desperation, bought company shares, ironically becoming a source of equity while being handled at the negotiating table. All were still obliged to take salary cuts.

At Eastern they took a salary cut of between 18% to 22%; for Western it was 10% and Pan-Am was 30%. Republic had 15% wage cuts. At Chrysler Corporation of America employees accepted shares in lieu of wages for four years. Those shares became lump sums since there

[Translation]

n'a pas jusqu'à maintenant retiré tout l'excédent du fonds de pension, en 1986, pour la première fois, la direction a prélevé à même les excédents pour financer sa contribution au régime de pension, ce qui est inadmissible. Pourquoi? Parce que le régime de pension a été créé pour le bien-être des employés. Les excédents ne devraient être utilisés que pour servir aux employés et aux retraités de la compagnie, et non pas pour subventionner cette dernière.

Or, une fois privatisée, Air Canada ne sera plus responsable de ses actions devant le Parlement. Le geste exceptionnel de 1986 pourrait devenir la règle, tout comme il est la règle depuis six ans à la Pacific Western en ce qui concerne les agents de bord. Une société privée dont le seul objectif serait de maximiser ses profits serait par le fait même encouragée à prélever à même le fonds de pension pour pouvoir atteindre ses objectifs généraux.

Ce ne sont pas les employés actionnaires qui pourront empêcher cela. Ne nous illusionnons pas: les quelques actions que posséderont les employés ne leur donneront aucun contrôle et ne leur donneront pas non plus de voix au chapitre sur la façon de gérer l'entreprise. Les salaires et les conditions de travail ne sont pas la prerogative du conseil d'administration, ni même des actionnaires. Ils seront la prerogative de la direction.

Laissez-moi illustrer cet aspect important par quelques exemples. Les agents de bord de la Pacific Western qui étaient actionnaires ont essayé d'exercer des pressions sur la société au cours de leurs différends, mais évidemment sans succès. En Grande-Bretagne, de nombreux employés ont graté leurs fonds de tiroir et grugé leurs économies pour acheter des actions, espérant ainsi qu'ils se garantiraient un emploi.

En acquérant des actions gratuites, à rabais, et d'autres actions bradées à «deux pour une», 95 p. 100 des employés de la British Airways ont fini par devenir actionnaires. Or, ils possèdent aujourd'hui collectivement à peine 3,5 p. 100 de la société. Le reste a été acquis par des investisseurs représentant des établissements. Par conséquent, les employés n'ont plus aucun contrôle sur la société.

Jusqu'à maintenant, tous les efforts visant à partager les actions d'une société se sont soldés par un désastre un peu partout; et d'ailleurs, ce qui s'est passé aux États-Unis peut être très instructif pour nous. En désespoir de cause, les employés ont fini par acheter des actions, et ce qui est ironique, ils sont devenus par le fait même des intérêts qu'on se passait de part et d'autre de la table des négociations. En outre, ils ont quand même été obligés d'accepter des réductions de salaire.

À la société Eastern, les employés ont dû accepter une réduction de salaire de 18 à 22 p. 100; à Western, la réduction était de 10 p. 100, et à la Pan-Am, elle atteignait même 30 p. 100. La société Republic a réduit ses salaires de 15 p. 100. À la société Chrysler des États-Unis, les

[Texte]

was no catch-up in the cost of living for those four lost years. Those who sold their shares in need of money paid a large percentage to the government in taxes.

Privatization of Air Canada will bring us to the lowest common denominator in the industry. Let me give you just one small example of what this will mean for my members. Recently, because of expansion, Wardair changed its work bid parameters. This has meant that the number one flight attendant on the seniority list with some 20 years of service did not get her bid. What was Max Ward's response? Senior flight attendants do less and had better learn at Wardair. We will put cabin attendants where we want them in the interest of the corporation.

La privatisation d'Air Canada menace son caractère bilingue et le bilinguisme même au Canada.

It is no secret that Air Canada senior officials have begun to lobby to remove or significantly amend, alter and dilute clause 10 of Bill C-129. Remarkably the Deputy Prime Minister, the man who introduced this legislation, has refused to defend his own handiwork instead of leaving it up to this committee to decide. We therefore urge this committee in the strongest possible terms to maintain the principles of clause 10 intact.

Air Canada has been subject to the Official Languages Act since 1969. With the advent of privatization Air Canada representatives claim there is no way they can live with Bill C-72 in a commercial-profit oriented environment. This is in sharp contrast to what Mr. Jeaniot told the House of Commons Transport Committee a few weeks ago. He said that he believes bilingualism is commercially profitable.

The central issue remains. What happens when the private Air Canada decides that bilingual services are not profitable? Will bilingualism disappear? Will Air Canada become just like KLM and Wardair in this regard? What about Air Canada's regional carriers in terms of bilingualism? There is no law requiring these carriers to respect the bilingual obligation of Air Canada, a point needing special emphasis given Mr. Jeaniot's May 31 reminder to the House of Commons Transport Committee that we do not believe in giving direct guidelines to our affiliates.

Sans l'article 10, la privatisation d'Air Canada entraînera la perte d'un outil essentiel pour maintenir et promouvoir le bilinguisme au Canada. On ne peut pas tolérer une telle situation. Il faut qu'Air Canada reste assujettie à la Loi sur les langues officielles.

[Traduction]

employés ont accepté des actions au lieu de salaires pendant quatre ans. Ces actions n'étaient en fait que des sommes forfaitaires, étant donné que les employés ont perdu l'augmentation du coût de la vie pendant ces quatre années. De plus, ceux d'entre eux qui ont vendu leurs actions parce qu'ils avaient besoin d'argent ont versé au gouvernement un fort pourcentage de taxes.

La privatisation d'Air Canada nous obligera à nous contenter du plus petit dénominateur commun dans l'industrie aérienne. Laissez-moi vous donner un bref exemple de ce que cela représentera pour les membres de notre syndicat. Récemment, à cause de l'expansion qu'elle subissait, la Wardair a modifié ses paramètres régissant les routes de travail. Autrement dit, l'agent de bord en tête de la liste d'ancienneté, avec quelque 20 années de service, n'a pas obtenu la route qu'elle demandait. Quelle fut la réponse de Max Ward? Que les agents de bord les plus anciens travaillaient moins et qu'ils n'avaient qu'à bien se tenir, parce que la société Wardair enverrait les agents de cabine là où cela répondrait le mieux aux intérêts de la société.

Air Canada's privatization jeopardizes its bilingual character and bilingualism in Canada.

C'est un secret de polichinelle que les représentants les plus hauts placés d'Air Canada ont commencé leur lobbying en vue de faire supprimer ou de modifier de fond en comble l'article 10 du projet de loi C-129. Ce qui est remarquable, c'est que le vice-premier ministre, celui-là même qui a déposé le projet de loi, a refusé de défendre son oeuvre et l'a laissée entre les mains du Comité. Nous exhortons le plus vigoureusement possible le Comité à maintenir intacts les principes de l'article 10.

Air Canada est assujettie depuis 1969 à la Loi sur les langues officielles. Or, les représentants d'Air Canada prétendent qu'avec la privatisation, il leur deviendrait impossible de respecter la teneur du projet de loi C-72 tout en restant commercialement rentables. Cela vient contredire de façon flagrante ce qu'a dit M. Jeaniot il y a à peine quelques semaines au Comité des transports de la Chambre des communes, lui qui prétendait que le bilinguisme était rentable du point de vue commercial.

La question de fond n'est toujours pas réglée. Que se passera-t-il lorsque la société privée décidera que les services bilingues ne sont plus rentables? Le bilinguisme disparaîtra-t-il? Air Canada deviendra-t-elle une autre KLM ou un autre Wardair? Que feront les transporteurs régionaux d'Air Canada du bilinguisme? Aucune loi n'oblige ces transporteurs à respecter les engagements bilingues d'Air Canada, ce qu'il est important de souligner, étant donné que le 31 mai dernier, M. Jeaniot rappelait au Comité des transports qu'il ne jugeait pas bon de donner des directives directes à ses sociétés affiliées.

Without clause 10, the privatization of Air Canada will lead to the loss of a tool essential to maintain and promote bilingualism in Canada. This is unacceptable. Air Canada must remain subject to the Official Languages Act.

[Text] ✱

In concluding, gentlemen, I would like to say that Bill C-129 is a hasty mistake. Firstly it is proposed in the absence of a workable airline policy for Canada. In the fall of 1984 the then Minister of Transport, now the Deputy Prime Minister, Mr. Mazankowski, cancelled the House of Commons Transport committee's reference to examine the role of Air Canada in terms of safety, competition, concentration, labour relations and regional development. In other words the present government has refused to give serious public consideration to the impact of selling Air Canada on the company itself and the airline industry as a whole.

✱ The results of such policy making are usually suicidal. As a former Minister of Transport has commented—I am referring to the Hon. Lloyd Axworthy—to privatize Air Canada without having a proper airline policy is a fool's game. He is right.

The legislation has been drafted in haste and little time has been spent to think the bill through. As we have tried to show in our presentation, many things have been left unaid.

The government claims it is only selling 45% of Air Canada initially, but that is not even mentioned in the bill. The verbal commitment that the government will vote at 55% shares passively in the interim is absent. There is no timetable for future share issues. Meaningful employment guarantees are left out. There is no mention of the pension plan and its surplus. It is bad legislation.

• 1015

Nor can Bill C-129 be compared favourably to other laws selling off government assets. To take only one small example, the government's Socred cousins in B.C., under Bill 45 to sell off B.C. Hydro, restricts foreign ownership to 20%, limits individual ownership to 4%, as did the Alberta government in its sale of PWA in 1981. It requires the chairman, chief executive officer, and 70% of the directors to be Canadian and residents of B.C., and maintains the government golden share provision.

Not only can the Mulroney government not make good policy decisions, it cannot even execute bad policy decisions in law. Legislators must not allow the misguided selling off of Air Canada. They must consider the political impact, social impact, and long-range economic consequences of the sale.

[Translation]

Pour conclure, j'aimerais préciser que l'adoption du projet de loi C-129 constituerait une malheureuse erreur. Tout d'abord, ce projet de loi a été déposé alors qu'il n'existait aucune politique aérienne réalisable pour le Canada. À l'automne 1984, le ministre des Transports d'alors, qui est aujourd'hui vice-premier ministre, M. Mazankowski, a annulé le renvoi du Comité des transports de la Chambre des communes visant à étudier le rôle d'Air Canada en termes de sécurité, de concurrence, de concentration, de relations de travail et de développement régional. Autrement dit, le gouvernement actuel a refusé d'ouvrir publiquement et à fond le débat sur la vente d'Air Canada et sur ses conséquences pour la société elle-même et pour l'industrie aérienne dans son ensemble.

Une telle politique est généralement suicidaire. Comme l'a fait remarquer un ancien ministre des Transports—et je parle de l'honorable Lloyd Axworthy—il est tout à fait idiot de vouloir privatiser Air Canada sans que le Canada se soit doté d'une politique aérienne appropriée. Et il a raison.

Le projet de loi a été rédigé à toute vapeur, et il n'a pas fait l'objet d'une réflexion suffisante. Comme nous avons tenté de vous l'expliquer, on a laissé de côté de nombreux éléments importants.

Le gouvernement prétend ne vouloir vendre au départ que 45 p. 100 des actions d'Air Canada, mais rien dans le projet de loi ne le garantit. Le gouvernement s'est uniquement engagé verbalement à garder provisoirement les autres 55 p. 100 d'actions. Le projet de loi ne prévoit aucun échec pour la vente de ces autres actions. Il n'y a aucune garantie véritable pour les emplois. Il n'est pas question non plus du régime de pension et de l'excédent dans la caisse de pension. C'est un mauvais projet de loi.

On ne peut pas non plus comparer le projet de loi C-129 favorablement aux autres mesures législatives adoptées pour vendre certains biens de l'État. Par exemple, le projet de loi 45 du gouvernement créditiste de la Colombie-Britannique, qui visait à vendre B.C. Hydro, restreint la propriété étrangère à 20 p. 100 et la propriété par des particuliers à 4 p. 100, comme le faisait la loi adoptée par le gouvernement de l'Alberta en 1981 pour vendre PWA. En outre, le président du conseil, le président-directeur général et 70 p. 100 des administrateurs de B.C. Hydro doivent être Canadiens et habiter la Colombie-Britannique, et la part spéciale du gouvernement est maintenue.

Non seulement le gouvernement Mulroney n'arrive pas à prendre de bonnes décisions politiques, mais il ne parvient même pas à faire adopter de lois pour faire appliquer ses mauvaises décisions. Nous ne pouvons pas permettre aux législateurs de mener à bien la vente mal avisée d'Air Canada. Ils doivent tenir compte des conséquences politiques, sociales et économiques à long terme de cette vente.

[Texte]

Air Canada is still a key instrument of national economic development and still plays a critical role in maintaining our sovereignty and our Canadian identity. A responsible government would instead move to recapitalize Air Canada. Thank you.

Mr. Robert White (President, Canadian Auto Workers Association): Mr. Chairman, some of our remarks will obviously be in a similar vein to the other three parties who have made presentations.

I do want to join with them and say that we have a real concern about what appears to be the indecent haste to get this bill through this committee. With a majority in Parliament, I guess the government has the ability to do that, but surely for what is the largest privatization bill of one of the finest publicly owned corporations in Canada it would have been more worthy of a participatory democracy that this committee would have gone across the country and allowed people from the various sections of the country to have some participation in this debate. We feel very troubled because of that.

It certainly does not give us any sense of optimism to come here, get rushed through, and think we are really going to have any input into the change of policy. But we are here anyway on such short notice.

Ms Cheryl Kryzaniwsky (President, Local 2213, Canadian Auto Workers Associations): CAW, and in particular Local 2213, represents some 3,200 Air Canada employees, most of whom work in reservation offices and in airports in 30 communities across this country. We are very, very concerned about this government's plans to privatize Air Canada. There is absolutely no justification for the sale of our Crown carrier other than to serve a particular political ideology. In serving this ideology, many Canadians, including our members, are going to be hurt.

At least three criteria have been identified by the former Minister of Privatization, Barbara McDougall, as prerequisites for a Crown corporation to be turned over to the private sector, and I would like to deal with those three.

The first of them is that the Crown corporation in question no longer serves the public policy purpose. Air Canada certainly does serve that public policy purpose. From its inception, Air Canada's role has been to develop and to maintain an east-west air transportation infrastructure to link the communities and regions and to facilitate interprovincial commerce in this country. To suggest that there is no longer a valid role for Air Canada is to deny the reality of our country's vast geography and thin population.

The second criteria is that the corporation adds to the national debt; and Air Canada does not, as we heard before, add to the debt. In 1986, Air Canada reported a

[Traduction]

Air Canada reste un outil clé de l'expansion économique du Canada et continue de jouer un rôle critique pour maintenir notre souveraineté et notre identité canadienne. Au lieu d'agir ainsi, un gouvernement réfléchi recapitaliserait plutôt Air Canada. Merci.

M. Robert White (président, Association canadienne des travailleurs de l'automobile): Monsieur le président, certaines de nos observations se rapprocheront, bien entendu, de celles des trois autres groupes de témoins.

Je tiens à me joindre à eux pour signaler que nous sommes très troublés par la hâte inconvenante du gouvernement à terminer l'étude de ce projet de loi au Comité. J'imagine qu'il est en mesure de le faire grâce à sa majorité au Parlement, mais vu qu'il s'agit du plus important projet de loi et de privatisation de l'une des meilleures sociétés d'État du Canada, il aurait été davantage digne d'une démocratie de participation de permettre au Comité de parcourir le pays et de laisser divers groupes de Canadiens participer au débat. La façon dont les choses se passent me trouble énormément.

Nous ne pouvons certes pas nous sentir très optimistes, vu la façon dont on nous presse d'en terminer, et nous ne sommes pas vraiment convaincus de pouvoir influencer sur la décision du gouvernement. Nous sommes cependant venus malgré le manque de préavis.

Mme Cheryl Kryzaniwsky (présidente, Section locale 2213, Association canadienne des travailleurs de l'automobile): Notre syndicat, et plus particulièrement la section locale 2213, représente quelque 3,200 employés d'Air Canada, dont la plupart travaillent dans les bureaux de réservation et les aéroports situés dans trente localités du Canada. Nous sommes extrêmement préoccupés par le projet du gouvernement de privatiser Air Canada. Absolument rien ne justifie la vente de notre transporteur national, sauf une idéologie politique particulière. Le fait de poursuivre cette idéologie nuira à bon nombre de Canadiens, y compris les membres de notre association.

Au moins trois critères ont été définis par l'ancienne ministre de la privatisation, Barbara McDougall, pour la privatisation d'une société d'État. Je voudrais les examiner un par un.

Le premier était que la société d'État en question ne puisse plus atteindre les objectifs de la politique publique. Ce n'est certes pas le cas d'Air Canada. Depuis sa création, son rôle a été d'établir et de maintenir une infrastructure de transport aérien de l'est à l'ouest pour relier les diverses localités et régions et faciliter le commerce interprovincial. En laissant entendre qu'Air Canada n'a plus de rôle à jouer à ce titre, on nie la réalité géographique et démographique de notre pays.

Le deuxième critère était que la société ajoute à la dette nationale, ce qui n'est pas le cas d'Air Canada, comme on l'a déjà dit. En 1986, Air Canada a enregistré des

[Text]

profit of \$40.4 million. In 1987 it was reported at \$45.7 million, which is a 13% increase over the previous year.

Over the longer term, Air Canada has performed extremely well. In the past 10 years it has reported profits in all but two of those. Over this same period, pre-tax profit exceeded losses by some \$379 million and the cumulative net income was \$243.8 million. Air Canada has not received a direct infusion of government subsidies in 25 years and in fact has been more profitable than several of its private competitors. It has done so while continuing to meet the public policy responsibilities.

• 1020

The third argument for a change from public to private status is that the Crown corporation is unable to compete effectively. Air Canada has repeatedly demonstrated its ability to compete very effectively. Mr. Jeaniot, President and CEO, in this issue of *En route* talks about the current competitiveness of Air Canada. Air Canada's profit picture, safety record and customer service achievement awards make it clear that government interference in day-to-day operations has not been an issue in terms of effective competition.

Proponents of the privatization of Air Canada argue that there is no place for a public carrier in a deregulated transportation environment. Our position is to the contrary. In a deregulated environment that delivers air service solely on the basis of profit, there is more need than ever for a public carrier to protect the interests of small and mid-sized communities in Canada.

Another argument put forward to justify the sale is the \$300 million needed for the fleet renewal. We do not argue that money is needed to buy new aircraft. However it is very clear that our Crown carrier need not be sold to generate this money. There is a long-term debt issue, leasing arrangement, manufacturer's financing and government investing. Our government seems to have ignored these options.

None of the reasons put forward to justify the sale stand up to scrutiny. The reasons behind the push are the government's desire to abandon the responsibility for transportation in this country as well as Air Canada's desire to engage in politically sensitive business practices.

[Translation]

bénéfices de 40,4 millions de dollars. En 1987, ces bénéfices étaient de 45,7 millions de dollars, soit 13 p. 100 de plus que l'année précédente.

A long terme, Air Canada a eu un excellent bilan. Au cours des dix dernières années, elle a enregistré des bénéfices, sauf pour deux ans. Pendant la même période, ses bénéfices avant impôt ont dépassé ses pertes de quelque 379 millions de dollars et son revenu cumulatif net s'est élevé à 243,8 millions de dollars. Air Canada n'a pas reçu d'injection directe de capitaux gouvernementaux depuis 25 ans; en fait, c'est une compagnie plus rentable que plusieurs de ses concurrentes du secteur privé. Elle a réussi à conserver sa rentabilité tout en continuant à s'acquitter de ses responsabilités de politique publique.

Le troisième argument invoqué pour justifier le passage d'une société publique à une société privée, c'est que notre société de la Couronne est incapable de concurrencer efficacement les autres compagnies aériennes. Or, Air Canada a fait maintes fois la preuve qu'elle était capable de les concurrencer très efficacement. Le président-directeur général de la compagnie, M. Jeaniot, parle dans le dernier numéro d'*En route* de la compétitivité d'Air Canada. Les profits réalisés, la fiche de sécurité et les prix que la compagnie a mérités pour son service à la clientèle montrent clairement que l'ingérence gouvernementale dans ses activités quotidiennes ne l'a sûrement pas empêchée de faire face à la concurrence.

Les partisans de la privatisation d'Air Canada prétendent qu'il n'y a pas de place pour un transporteur public dans un monde où la déréglementation des transports est la règle. Nous soutenons le contraire. La déréglementation signifie que les services aériens ne sont assurés qu'en fonction des profits réalisables, et c'est précisément là qu'il nous faut plus que jamais un transporteur public, pour protéger les intérêts des petites localités et des localités d'importance moyenne au Canada.

On dit aussi que la compagnie doit être vendue parce qu'elle a besoin de 300 millions de dollars pour renouveler sa flotte. Nous ne prétendons pas qu'elle n'a pas besoin d'argent pour acheter de nouveaux avions. Toutefois, il est très clair que notre transporteur de la Couronne n'a pas besoin d'être vendu pour se procurer cet argent. Il y a des possibilités d'endettement à long terme, de contrats de location, de financement par les constructeurs et d'investissements par le gouvernement. Notre gouvernement semble avoir totalement ignoré ces possibilités.

Aucune des raisons invoquées pour justifier la vente ne résiste à l'examen. Les raisons qui motivent ce mouvement sont le désir du gouvernement d'abandonner les responsabilités d'assurer le transport aérien au pays, de même que le désir d'Air Canada de se donner des pratiques commerciales politiquement délicates.

[Texte]

It would be difficult to find a more telling example of Air Canada's plans to ignore everything except bottom-line profits than the corporation's current lobby to free itself from mandatory bilingualism. The argument that as a private enterprise Air Canada should not be required to function as a bilingual entity when its competitors are under no such obligation is a very strong argument for a public Air Canada. A government which privatizes one of Canada's most important symbols of national bilingualism puts bilingualism in jeopardy.

Air Canada's current practice of curtailing service to small and medium centres will accelerate in a private environment. The company's activities over the past few years in attempting to pull out of communities and in replacing our \$14 20-year Air Canada employees with \$6-an-hour employees from its non-unionized regional carriers is an insult.

Women account for 75% of our membership. They have enjoyed one of the few jobs available to them in this country that pays a decent wage and offers a measure of security.

Only the fear of a loud public outcry has kept Air Canada's base closure plans to a minimum. A private Air Canada will feel no such pressure of public accountability.

Small and mid-size communities can look forward to reduced levels of service, unstable schedules and a loss of income to the community in general. Air Canada workers, particularly in Atlantic Canada, Quebec, northern Ontario, Saskatchewan and British Columbia, can look forward to a choice between leaving their homes and communities, which is not a choice to my membership, or accepting a \$6-an-hour job with a commuter carrier or adding to the numbers on unemployment.

Those who work for Air Canada in reservation centres across the country cannot feel any security. There will be nothing to prevent Air Canada from setting up one reservations centre to serve this entire country as they did in the U.S. in 1985.

Many months ago the government was warned about the consequences of privatization to communities and workers. Obviously this government is not concerned.

There will be no public pressure on a private Air Canada to ensure decent jobs are made available to Canadians across the country in an equitable manner.

[Traduction]

Il serait difficile de citer un meilleur exemple de la propension d'Air Canada à faire fi de tout au nom du profit que les pressions qu'elle exerce actuellement pour être dégagée de ses obligations d'assurer un service bilingue. Dire qu'en tant qu'entreprise privée, la compagnie ne serait pas tenue de fonctionner comme une entité bilingue alors que ses concurrents n'ont pas la même obligation, c'est un excellent argument pour ceux qui veulent qu'Air Canada reste une entreprise gouvernementale. Le gouvernement qui privatisera l'un des plus grands symboles de notre bilinguisme national mettra le bilinguisme canadien en péril.

Par ailleurs, la pratique actuelle d'Air Canada qui réduit les services offerts aux petites localités et aux localités d'importance moyenne s'accéléra si le transporteur devient une entreprise privée. Ce que la compagnie a fait ces dernières années en tentant de se retirer de nombreuses localités et de remplacer nos membres, qui gagnent 14\$ l'heure après 20 ans d'ancienneté, par des employés de ses transporteurs régionaux non syndiqués, et payés 6\$ l'heure, c'est une insulte.

Les femmes représentent 75 p. 100 de nos membres. Jusqu'à présent, elles ont pu trouver à Air Canada quelques-uns des rares emplois décentement payés et leur offrant une certaine sécurité.

Seule la crainte d'une tempête de protestations du public a empêché Air Canada d'aller au delà du strict minimum de ses plans de fermeture de bases. Une société Air Canada privée ne sera pas aussi sensible à la nécessité de rendre des comptes au public.

Les petites localités et les localités d'importance moyenne peuvent s'attendre à une baisse du service, à des horaires instables et à une perte de revenu pour l'ensemble de leur population. Les travailleurs d'Air Canada, particulièrement dans les provinces de l'Atlantique, au Québec, dans le nord de l'Ontario, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique, peuvent s'attendre à avoir le choix entre quitter leurs foyers et leurs localités, ce qui n'est pas un choix pour mes membres, ou accepter un emploi à 6\$ l'heure avec un transporteur navetteur, à moins de se résoudre à grossir les rangs des chômeurs.

Ceux qui travaillent pour Air Canada dans les centres de réservation éparpillés un peu partout au pays ne peuvent absolument pas se sentir en sécurité. Rien n'empêcherait Air Canada de réunir en un seul point toutes ses activités de réservation pour l'ensemble du pays, comme on l'a fait aux États-Unis en 1985.

Il y a déjà plusieurs mois que le gouvernement a été prévenu des conséquences de la privatisation pour les localités et pour les travailleurs concernés. Manifestement, le gouvernement ne s'en inquiète pas.

Il n'y aura aucune pression publique exercée sur une société Air Canada privée pour que des emplois décents soient offerts de façon équitable à des Canadiens de tous les coins du pays.

[Text]

[Translation]

• 1025

During his address to the 1986 Senior Management Conference, Air Canada President Pierre Jeaniot described his dream airline of the future:

This is the vision of a company totally dominating the electronic distribution of travel and transportation information in Canada, with its network reaching the offices of all major clients, all related businesses and the homes of many, greatly facilitating many aspects of travel and transportation, through a wide variety of dependable and attractive customer self-servicing features.

Our all-purpose electronic information distribution and shop at home company has now become the second largest network in North America through the acquisition of Sabre IV.

Mr. Jeaniot's vision is really about an airline that operates with as few human beings as possible.

Plans are already under way at Air Canada to redesign major airport facilities. If Mr. Jeaniot has his way, these designs will contribute to the already too high unemployment statistics in this country. The government, in privatizing our Crown carrier, has paved the way for the realization of Air Canada's vision of a workerless future.

More recently, in an issue of Air Canada's in-flight magazine *En route*, Mr. Jeaniot sang the praises of contracting out work to other countries. There is little doubt the countries being considered by Air Canada for the contracting out of its work will be those with few, if any, labour laws, and certainly no minimum-wage structures. What is hailed by the company as global generosity is a mean-spirited attempt to find cheap labour. When a government does nothing to prevent the possibility of such business practices, it gives its consent.

The Air Canada pension fund is governed by the Federal Pension Benefits Standards Act, which provides under subsection 9(5) and section 16 of its regulations for an employer to apply to remove surplus from a pension plan where it exceeds twice the employer's annual required contribution and 25% of the plan's liabilities. We are all aware Air Canada has already used surpluses generated by recent high plan earnings to reduce its own contributions to the fund.

There is no legal prohibition against using employer surplus pension funds for general corporate purposes. For Air Canada, the risk of a strong political and public backlash serves as a powerful pressure on management to

Quand il s'est adressé aux dirigeants de la compagnie, réunis pour la conférence de la haute direction, en 1986, le président d'Air Canada, Pierre Jeaniot, leur a décrit sa vision de la ligne aérienne de l'avenir:

C'est une compagnie dominant totalement la distribution électronique de l'information sur les voyages et le transport au Canada, grâce à un réseau relié aux bureaux de tous les clients importants, de toutes les entreprises connexes et au domicile de nombreux citoyens, ce qui faciliterait grandement de nombreux aspects des voyages et des transports, grâce à toute une gamme de services autosuffisants, fiables et alléchants pour les clients.

Notre compagnie polyvalente de distribution d'information électronique et d'achat à la maison est désormais le deuxième réseau en importance de l'Amérique du Nord, depuis que nous avons fait l'acquisition du Sabre IV.

En réalité, M. Jeaniot envisage une ligne aérienne fonctionnant avec un personnel aussi réduit que possible.

Air Canada tire déjà des plans pour réaménager ses importantes installations aéroportuaires. Si M. Jeaniot a gain de cause, il contribuera par là à grossir les rangs déjà trop nombreux des chômeurs de notre pays. En privatisant notre transporteur de la Couronne, le gouvernement a pavé la voie de ses dirigeants vers une compagnie Air Canada de l'avenir fonctionnant sans travailleurs.

Plus récemment, dans un numéro d'*En route*, la revue distribuée à bord des avions d'Air Canada, M. Jeaniot a vanté les avantages de l'impartition dans d'autres pays. Il n'y a aucun doute que les pays où Air Canada envisage d'impartir ses activités seront ceux où il n'existe guère, voire pas du tout, de codes du travail et où l'on ignore totalement ce qu'est le salaire minimum. Ce que la compagnie présente comme un geste de générosité à l'échelle planétaire est au contraire une tentative mesquine de trouver un moyen de faire faire le travail à vil prix. Quand un gouvernement ne fait rien pour prévenir la possibilité de telles pratiques commerciales, il y consent.

La caisse de retraite d'Air Canada est régie par la Loi fédérale sur les normes des prestations de pension, dont le paragraphe 9(5) et le règlement (article 16) disposent que l'employeur peut demander l'autorisation d'utiliser l'excédent de l'actif sur le passif d'un régime de pensions quand celui-ci dépasse le double de la contribution annuelle exigée de l'employeur et 25 p. 100 du passif du régime. Nous savons tous qu'Air Canada s'est déjà servie de l'excédent généré par un rendement élevé de son régime, ces dernières années, pour réduire ses propres contributions à la caisse de retraite.

Rien dans la loi n'interdit à l'employeur de se servir de l'excédent de sa caisse de retraite pour ses fins globales d'entreprise. Pour Air Canada, le risque d'un fort ressac politique et public est un puissant instrument de

[Texte]

keep its hands off workers' pension funds. Crown corporations are accountable to the government and to the citizens of Canada for their actions. Under a privatized Air Canada, all pension administration decisions will be made without parliamentary or public accountability.

As of December 31, 1987, according to the company's annual report, the Air Canada pension fund had a market value of \$2.35 billion, compared with liabilities of \$1.87 billion, for a surplus of \$485 million. This pension piggy-bank will be a very tempting target for a private company. Air Canada's status as a Crown corporation is a strong deterrent to the company against jumping on the corporate bandwagon of pension plundering, but under a 'private Air Canada there will be nothing to protect workers' money.

In the same speech to senior management I quoted earlier, in which Jeaniot described his Utopian vision of a self-serve airline, he also made an interesting comment about the role employee shares will play in salary increases:

For the second year in a row our employees have overwhelmingly opted for stock options in lieu of salary increases.

There should be no doubt in any worker's mind that Air Canada intends to replace guaranteed wages with the gamble of share ownership.

Air Canada plays a very vital role in unifying the diverse regions of our vast country, and does so while operating as a commercial success. The government has provided no justification for its decision to privatize our national airline. Bill C-129, the privatization of Air Canada, is the abdication of responsibility for transportation in this country by your government, and it ought to be rescinded.

Mr. R. White: Mr. Chairman, I would like to make a few other comments before we close our presentation.

I happen to think what we have here is an excellent airline. It has been the flagship of air transportation in Canada for many years. I speak personally, because my record has shown any time I can fly Air Canada to any destination, either domestically or internationally, I do that by choice over any others. It has recognition in the countries it flies in around the world as an excellent airline. It continues to grow and prosper. I think we are again on the verge of another major expansion in air travel. The only question we were faced with was whether the government was prepared to put up the finances for Air Canada to modernize its fleet.

[Traduction]

dissuasion, qui empêche la direction de puiser dans la caisse de retraite de ses travailleurs. Les sociétés de la Couronne doivent rendre compte de leurs actes au gouvernement et aux citoyens du Canada. Si Air Canada est privatisée, elle prendra toutes ses décisions sur l'administration du régime de pensions sans devoir rendre des comptes au Parlement ou au public.

Au 31 décembre 1987, d'après le rapport annuel de la compagnie, la caisse de retraite d'Air Canada avait une valeur marchande de 2,35 milliards de dollars, avec un passif de 1,87 milliard de dollars, soit un surplus de 485 millions de dollars. Cette réserve sera une cible très tentante pour une compagnie privée. Le statut de société de la Couronne d'Air Canada est un puissant facteur de dissuasion, qui empêche la compagnie de sauter sur le char des pilliers de caisse de retraite, mais si la compagnie devient une société privée, rien ne protégera plus l'argent des travailleurs.

Dans le même discours à la haute direction de la compagnie dont je viens de vous citer un extrait, où il décrivait sa conception utopique d'une ligne aérienne libre-service, M. Jeaniot a aussi fait un commentaire intéressant sur le rôle que les actions attribuées aux employés joueront dans les augmentations salariales de demain:

Pour la deuxième année d'affilée, une très importante proportion de nos employés ont voté en faveur des plans d'obtention d'actions plutôt que pour des augmentations salariales.

Il ne devrait y avoir aucun doute dans l'esprit des travailleurs qu'Air Canada a l'intention de remplacer un salaire garanti par le pari d'être le propriétaire d'actions.

Air Canada joue un rôle d'une importance absolument vitale comme facteur d'unification des régions très variées de notre vaste pays, et elle le fait avec succès sur le plan commercial. Le gouvernement n'a donné aucune raison justifiant sa décision de privatiser notre compagnie aérienne nationale. Le projet de loi C-129, sur la privatisation d'Air Canada, est une abdication par votre gouvernement de ses responsabilités en matière de transport dans notre pays, et c'est une mesure qui devrait être abolie.

M. R. White: Monsieur le président, j'aimerais faire quelques autres remarques avant de mettre fin à notre exposé.

Il se fait que je crois que nous avons une excellente compagnie aérienne, une compagnie qui a été le fer de lance du transport aérien au Canada pendant de nombreuses années. Je parle à titre personnel, parce que mon carnet de route montre bien que chaque fois que je peux prendre un avion d'Air Canada pour aller n'importe où, au Canada ou à l'étranger, je le prends de préférence à ceux de n'importe quelle autre compagnie aérienne. Air Canada est reconnue dans les pays du monde entier où elle atterrit comme une excellente ligne aérienne. Elle continue à prendre de l'expansion et à grandir. Je pense que nous sommes une fois de plus au seuil d'une autre

[Text]

[Translation]

grande expansion des services de transport aérien de passagers. La seule question qui restait à résoudre, c'était de savoir si le gouvernement était disposé à engager les ressources voulues pour qu'Air Canada puisse moderniser sa flotte.

• 1030

This company has an excellent safety record. While it is fair to say there have been times when the various unions have had confrontations with Air Canada, there has been a much more stable labour relations climate than in any of the other airlines. It has been an important window and, more important, a political responsibility for air transportation policy in this country. This new arm's-length relationship, which is proposed here, really means that no longer can we come here—what is supposed to be the centre of democracy—and complain about a large airline that happens to be closing a base. People are just going to wash their hands of that and say you have to appeal to the head office of a privately owned corporation.

I think there is a psychology that says anything that is publicly owned is bad and anything that is privately owned is somehow good, works well. Look at the banks and some of the financial institutions and the energy companies in this country. There are bankruptcies taking place every day in this country in private entrepreneurship. Corporate cannibalism is going on now. Corporations are buying out each other; executives are getting large pay-offs of stock options and bonuses and workers are getting thrown out on the street. I am not sure it says much for the whole question of private ownership versus public ownership.

I hear a lot of talk around this building that somehow the trade union movement does not reflect the mood of the membership, that somehow the parliamentarians know more about the membership of our unions than we do ourselves. All I can say is any time we have put that to the test, whether it is elections by the people who are sitting around this table or by membership meetings, usually the membership will come up supporting the union. We have some responsibilities as leaders to go out to the membership and explain what the issues are. All of the people at the local and national level have been doing that.

So the final question is, why would we privatize this airline at this important time in Canada's history? You cannot reach any other conclusion, in our opinion, than it has to be a political philosophy. It cannot be economics, it cannot be because it is not a growing industry, it cannot be that we do not have the money to finance it properly. It is a question of whether we have the political commitment to continue to make this an important national airline. I am not impressed by the

On peut bien sûr dire qu'à certains moments, les syndicats intéressés ont eu des affrontements avec la compagnie, mais dans l'ensemble, le climat des relations de travail qui règne à Air Canada est beaucoup plus stable que celui des autres compagnies aériennes. Air Canada a été un important débouché sur le monde et, chose plus importante encore, un excellent représentant de la politique de transport aérien de notre pays. Cette nouvelle relation sans lien de dépendance qu'on nous propose signifie en fait que nous ne pourrions plus venir ici, à l'endroit qui est censé être le centre du processus démocratique, pour nous plaindre d'une grande compagnie aérienne qui vient de fermer une base. Nos élus vont tout simplement s'en laver les mains en nous disant de nous adresser au siège social d'une société privée.

Je pense qu'on semble avoir adopté pour principe psychologique que tout ce qui est public est mauvais et tout ce qui est une entreprise privée est fondamentalement bon et fonctionne bien. Songeons aux banques et à certaines des institutions financières et des compagnies d'énergie de notre pays. Il y a tous les jours des entreprises privées en faillite. Le cannibalisme corporatif est à l'oeuvre à l'instant où je vous parle. Les entreprises s'achètent les unes les autres, des dirigeants reçoivent de gros bonis et de gros lots d'actions, tandis que les travailleurs se retrouvent sur le pavé. Je ne suis pas sûr que cela donne une idée bien favorable de la comparaison entre la propriété privée et la propriété publique.

Dans l'édifice où nous nous trouvons, on entend souvent dire que le mouvement syndical ne reflète pas vraiment les idées de ses membres, que les parlementaires en savent somme toute davantage sur nos membres que nous-mêmes. Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est que chaque fois que nous avons essayé de vérifier ces hypothèses, que ce soit aux élections, par les personnes assises autour de cette table, soit aux assemblées de nos membres, en général, nos membres ont appuyé leur syndicat. Les dirigeants syndicaux que nous sommes avons des responsabilités vis-à-vis de nos membres: nous devons leur expliquer ce qui se passe. C'est ce que nous avons tous fait, à l'échelon local et au palier national.

En fin de compte, la question qu'il faut se poser, c'est pourquoi il faudrait privatiser cette compagnie aérienne, à un moment aussi important dans l'histoire du Canada. À notre avis, vous ne pouvez que conclure qu'il faut que ce soit une question de philosophie politique. La décision ne peut pas être fondée sur des critères économiques, ni sur le fait que l'industrie est stagnante, ni non plus sur le fait que nous n'avons pas assez d'argent pour la financer convenablement. La décision repose sur le fait que nous

[Texte]

management leadership of Air Canada which says that it wants to be privatized. If you go to any corporate boardroom in this country and ask them whether they would rather work with regulations or without regulations, they will say without, unless they want government money—that is when they would like to have some regulations. But most of the time they want to operate in a much different society. However, that does not necessarily mean it will ultimately be good for Canada or indeed good for the employees and members of our union, or people who are not members of the various unions here.

Mr. MacLellan: I would like to thank all witnesses who have taken the time to come here today to give their presentations in the very straightforward manner in which they have. I appreciate the concerns which they have put before the committee today and I share those concerns.

There is one question I would ask, Miss Riche. I believe you were told that this bill had to be passed by June 30. Who told you that?

Ms Riche: The unions asked and were told by the government that it had to be done by June, so I would suggest it would be one of the departments of government.

Mr. MacLellan: It was only last Tuesday, a week from today, that this committee was struck. At that time we knew that we would be sitting well into the summer, possibly until September 9—right through until the fall or perhaps until an election is called.

• 1035

Ms Riche: Which is exactly what I said at the beginning, how contradictory that was when that was the answer given to the unions when they made the request, only to find out that the plan was to sit for the whole of the summer.

Mr. MacLellan: Has the shortage of time affected any of the witnesses in the preparation of their brief, in being able to put in their brief the information they would like to have?

Ms Riche: These unions have been working on this issue since last year so, in answer to your question, no. But all the locals that have asked to appear, the private citizens who have asked to appear, cannot appear. That is the bigger question. Obviously, these unions that were working with this issue from the time it was announced were able to appear, could appear almost within an hour's notice. As luck would have it, the people were also available. But just one day does not give anybody else an opportunity, and that was the point of argument.

[Traduction]

avons ou que nous n'avons pas la volonté politique de continuer à faire d'Air Canada une importante compagnie aérienne nationale. Le leadership d'une direction d'Air Canada qui déclare qu'elle veut être privatisée ne m'impressionne pas. N'importe quel conseil d'administration du pays auquel on demande s'il préfère être assujéti à des règlements ou en être totalement dégagé répondra bien entendu qu'il préfère la dernière option, à moins qu'il veuille recevoir de l'argent du gouvernement: c'est à ce moment-là qu'il aimerait avoir des règlements. La plupart du temps, ils veulent fonctionner dans une société bien différente. Pourtant, cela ne signifie pas nécessairement que la déréglementation sera en définitive bénéfique pour le Canada ou pour les employés de la compagnie et les membres de notre syndicat, ou pour ceux d'entre eux qui ne sont pas membres des syndicats représentés ici.

M. MacLellan: Je voudrais remercier tous les témoins qui ont pris le temps de venir présenter leurs exposés aujourd'hui d'une façon si directe. Je comprends les inquiétudes dont ils nous ont fait part et je les partage.

Je voudrais poser une question à M^{me} Riche. Je crois qu'on vous a dit que ce projet de loi devait être adopté d'ici le 30 juin. Qui vous a dit cela?

Mme Riche: Les syndicats l'ont demandé au gouvernement, qui leur a dit que ce devait être fait d'ici à la fin de juin, de sorte que je dirais que notre source devait être un des ministères.

M. MacLellan: Ce n'est que mardi dernier, il y a tout juste une semaine, que notre Comité a été formé. A ce moment-là, nous savions que nous siégerons très tard cet été, peut-être même jusqu'au 9 septembre, c'est-à-dire jusqu'à l'automne, ou peut-être jusqu'à ce que des élections soient déclenchées.

Mme Riche: C'est exactement ce que j'ai dit dès le début, en disant qu'il était vraiment contradictoire de donner cette réponse aux syndicats, pour se rendre compte tout de suite après que le plan devait être étudié pendant tout l'été.

M. MacLellan: Le manque de temps a-t-il compliqué la préparation des mémoires des témoins? Ont-ils pu y incorporer toute l'information qu'ils auraient voulu?

Mme Riche: Les syndicats ont travaillé là-dessus depuis à peu près un an, de sorte que, pour répondre à votre question, je dirais que non. Toutefois, toutes les sections locales qui ont demandé à comparaître, tous les citoyens qui ont demandé à comparaître à titre privé n'ont pas pu le faire. C'est là une question plus vaste. Manifestement, les syndicats qui travaillaient à ce dossier à partir du moment où on l'a annoncé étaient en mesure de comparaître et auraient pu le faire presque à une heure d'avis. La chance a voulu que les personnes nécessaires étaient elles aussi disponibles. Il reste qu'une journée

[Text]

Mr. MacLellan: Yes, I realize that. And there have been many from across the country who have expressed a wish to appear, there is no question about that.

As has been mentioned, there are many of the stations outside of the main centres in this country that will become just agents for commuter airlines. They will see their jobs not only change but also completely transformed from one salary figure to another. There is a real human tragedy going on here that is completely done with arrogance and without any consideration of people whatsoever.

It was mentioned in the booklet that privatization will not fly at Air Canada. It was also mentioned in one of the briefs that when Pacific Western Airlines—now Canadian Airlines International—was privatized in 1985 this very profitable airline required more than 160 concessions from employees. Could you give us some more information on what some of these concessions were?

Mr. R. White: It involved all the different unions. There were massive take-away demands demanded by Pacific Western. They ranged all the way from wage cuts to benefit cuts to job condition changes to seniority provisions and it ended up in a long and protracted strike against Pacific Western for many, many months with all of the unions involved in western Canada. It was one of the most difficult strikes in the history of air transportation negotiations. It involved all of the unions because Pacific Western, after being owned by the Alberta government, the terms of privatization were determined to significantly reduce the wages and benefits of all the staff, the flight attendants, the mechanics, the baggage handlers, reservation agents, etc., and it ended in a major confrontation there.

Mr. MacLellan: You mentioned too about contracting out services abroad. Could you perhaps give me some idea of what these services would be and to what extent this contracting out would take place?

Mr. Udvarhelyi: In 1985, when Air Canada expanded globally, flying to Bombay and Singapore, they were trying to negotiate a separate contract in terms of working conditions for that particular sector which they had dubbed global. The threat at the time was that if you do not make these concessions, we can and will hire foreign nationals to fly those particular routes. We came to an accommodation eventually, but the threat was real, the threat was there, and I think the threat can resurface very easily in a privatized Air Canada. If they do expand, as I said, beyond the parameters defined in the CLRB certification, they can hire offshore flight attendants at \$5 an hour to fly between Singapore and Bombay. They can do it, and they probably will not hesitate to do so if they think that it is "rentable". CP Air has done so in the past.

[Translation]

seulement ne donne à personne d'autre la possibilité de se faire entendre, et c'était là la raison de la discussion.

M. MacLellan: Oui, je m'en rends compte. Il y a eu bien des gens de toutes les régions du pays qui ont exprimé le désir de comparaître, cela ne fait aucun doute.

Comme on l'a dit, un grand nombre des bases situées à l'extérieur des grands centres du pays ne deviendront plus que des agents pour les compagnies de navettes aériennes. Ce n'est pas seulement la nature de leur travail qui changera, car leur échelle salariale changera, elle aussi. Il y a là une véritable tragédie humaine dont les auteurs ont procédé avec une arrogance sans mélange, sans tenir aucun compte des gens concernés.

On a dit dans la brochure que la privatisation ne volera pas à Air Canada. On a aussi dit dans l'un des mémoires que, quand Pacific Western Airlines—depuis absorbée par les Lignes aériennes Canadien International—a été privatisée, en 1985, une ligne aérienne comme celle-là, qui était très rentable, a exigé plus de 160 concessions de ses employés. Pourriez-vous nous donner plus d'informations sur la nature de certaines de ces concessions?

M. R. White: Tous les syndicats se sont retrouvés sur la sellette. Pacific Western exigeait d'énormes concessions, des coupures salariales et des coupures d'avantages sociaux à des modifications des conditions de travail et des changements des dispositions d'ancienneté. Le tout a fini par une grève longue et dure contre Pacific Western, qui a duré des mois, pour tous les syndicats en cause dans l'Ouest du Canada. Cette grève a été l'une des plus difficiles de l'histoire des négociations dans le secteur du transport aérien. Tous les syndicats y ont participé, parce que Pacific Western, qui avait appartenu au gouvernement de l'Alberta, était déterminée dans sa privatisation à réduire nettement les avantages sociaux et les salaires de tout son personnel, c'est-à-dire des agents de bord, mécaniciens, bagagistes, agents de réservation, etc. de sorte qu'il y a eu un grand affrontement.

M. MacLellan: Vous avez aussi parlé de l'impartition des services à l'étranger. Pourriez-vous peut-être me donner une idée de la nature de ces services et de l'étendue de cette impartition éventuelle?

M. Udvarhelyi: En 1985, quand Air Canada a pris de l'expansion un peu partout, en offrant des services sur Bombay et Singapour, la direction de la compagnie a essayé de négocier un contrat distinct pour les conditions de travail applicables dans ce secteur-là, qu'elle appelait le secteur global. À l'époque, si nous refusions de faire les concessions qu'elle réclamait, elle menaçait d'embaucher des étrangers pour assurer le service sur ces routes. Nous avons fini par nous entendre, mais la menace était réelle, elle a été faite, et je pense qu'elle pourrait très facilement l'être de nouveau par une compagnie Air Canada privatisée. Si Air Canada prend de l'expansion, comme je le disais, au delà des paramètres définis dans l'accréditation délivrée par le CCRT, elle pourra embaucher des agents de bord étrangers qu'elle paiera \$5 l'heure pour assurer le service entre Singapour et

[Texte]

[Traduction]

Bombay. Elle peut le faire, et elle n'hésitera probablement pas à le faire si elle pense que c'est «rentable». CP Air l'a bien fait dans le passé.

• 1040

Mr. V. Blais: The threat is also very real for members of the IAM. We have lived a very recent experience, during the last labour dispute in December, when Air Canada locked out our members. They had a whole contingency plan to have the aircraft serviced outside the country. Effectively some aircraft, we know, were serviced in the United States; another aircraft was serviced in France; and I believe another was serviced in the U.K.

So it is a real threat. Air Canada already has the shopping list, if you will—the list of the people who are willing and able to carry out the maintenance on their aircraft, and obviously we are quite concerned about that.

Mr. Larry Katz (Director of Research, Airline Division, Canadian Union of Public Employees): Just for the edification of the committee, I thought it would be worth while to mention, with regard to contracting-out as a phenomenon, that this is a means for the employer to circumvent the provisions, the benefits in a collective agreement; and that we find time and again, as one of the best means we have for bringing to light the negative impact of contracting-out, in terms of its direct impact on employees as a mechanism for circumventing the provisions of the collective agreement but also in terms of the quality of service and deterioration of service and in this case the nationality of the employees hired, that public pressure is an essential ingredient for coming to terms with this problem but this will be lost through the privatization of contracting-out, and that in many industries we have found that once we disseminate within the community, whether it be a municipality, federal government, etc., once we can bring to light the negative ramifications, both for the employees as well as for efficiency and quality of service for the public, this represents an essential ingredient for education and dissuasion of the employer.

Right now there are no legislative restrictions on this, and it is as if you are signing a collective agreement with an employer with his fingers crossed behind his back because he can sign a collective agreement saying that the following terms will be implemented but yet, unless there is a specific restriction, can circumvent that entirely and has the management prerogative to do so.

So the privatization of Air Canada offers a green light to an employer to pursue contracting-out extensively.

Mr. Grisé: Point of order.

M. V. Blais: La menace est aussi très réelle pour les membres de l'AIM. Nous avons tout récemment vécu un lock-out au cours du dernier conflit de travail, en décembre. Air Canada avait un plan d'urgence détaillé pour faire approvisionner et entretenir ses appareils à l'étranger. En fait, certains appareils ont bel et bien été approvisionnés aux États-Unis, un appareil l'a été en France et je pense qu'un autre l'a été au Royaume-Uni.

La menace est donc réelle. Air Canada a déjà la liste d'épicerie, si vous voulez, la liste des gens disposés à assurer la maintenance de leurs avions; manifestement, cela nous préoccupe beaucoup.

M. Larry Katz (directeur de la recherche, Division des compagnies aériennes, Syndicat canadien de la Fonction publique): Juste pour l'édification du comité, j'ai pensé qu'il serait peut-être utile de dire, au sujet du phénomène de l'impartition, que c'est pour l'employeur un moyen de se dérober aux dispositions d'une convention collective et ses avantages pour nous. Nous avons constaté à maintes reprises que l'un des meilleurs moyens de faire prendre conscience aux gens des conséquences néfastes de l'impartition tant pour ses effets directs sur les employés en tant que mécanisme permettant à l'employeur de se dérober à la convention collective, que pour la détérioration de la qualité du service qui en résulte et, en l'occurrence, pour la nationalité des employés embauchés, c'était de mobiliser l'opinion publique, car ses pressions sont un élément essentiel pour nous permettre de remédier à cette difficulté, mais c'est un moyen que nous aurons perdu par la privatisation et l'impartition. Dans de nombreux secteurs, nous avons constaté qu'une fois que nous avons fait connaître ces conséquences aux gens, que ce soit au niveau municipal ou fédéral ou à un autre niveau, une fois que nous avons réussi à faire connaître les effets négatifs de ce phénomène, à la fois pour les employés et pour l'efficacité et la qualité du service au public, que nous avions là un élément essentiel d'éducation et de dissuasion pour l'employeur.

À l'heure actuelle, il n'y a aucune restriction légale contre l'impartition; c'est tout comme si l'on signait une convention collective avec un employeur et qu'il garde un atout en réserve, parce qu'il sait qu'il peut signer une convention collective en disant que ces conditions seront respectées tout en sachant bien qu'à moins que la convention comporte une disposition expresse à ce sujet, il peut s'y dérober entièrement, car c'est une prérogative de la direction d'agir de la sorte.

Autrement dit, la privatisation d'Air Canada lui donnerait le feu vert pour accroître son recours à l'impartition.

M. Grisé: J'invoque le Règlement.

[Text]

Je voudrais demander à nos témoins de ce matin s'ils ont en main une version française de leur mémoire. Dans les trois mémoires, on fait des revendications concernant l'importance du respect du bilinguisme, et particulièrement de l'article 10 de ce projet de loi. Je me demande si les gens qui sont ici ont une version française de leur mémoire et s'ils peuvent nous la fournir dans les plus brefs délais.

The Chairman: I will give Mr. MacLellan more time. I am going to allow that as a question to Ms Riche. As a point of order, we can of course accept briefs in either of the two official languages, but I will allow this as a question to Ms Riche.

Ms Riche: I really want to respond, because the trade union movement, any of the unions here, would never come to a parliamentary committee without our briefs in both languages. However, when the call comes on Thursday and we are expected here on Tuesday and it has to be sent out for translation, we were unable to have it. In fact, this morning we talked about it again. I had thought that in my opening I would even apologize. But in fact it is not for us to apologize; it is the problem of this committee in giving us such short notice.

M. Grisé: Je regrette, mais je ne peux pas accepter. . . Les témoins qui comparaissent devant un comité de la Chambre rédigent, dans un premier temps, leur mémoire en anglais et ensuite le font traduire. Je pense que le français doit être aussi prioritaire que l'anglais dans tout document présenté.

• 1045

Mr. MacLellan: Ms Riche, I think the committee should apologize to the witnesses, frankly, for not giving you the time to prepare the French, and I do so, quite frankly. It is totally opposed to what we have tried to achieve in Canada by having all the presentations in two languages. But if you leave an impossible period of time for translation, it just cannot be done, and I certainly accept that. I am sure Mr. Orlikow would agree with me.

Another thing that concerns me very much, and I am sure it concerns all Canadians who have had to go through the humbling and degrading and dehumanizing experience of talking to a central reservations operation, is that this is what we are going to be faced with in Canada if privatization comes about. There is nothing more de-personalizing than that God-awful structure.

Ms Kryzaniwsky: Not only is it a God-awful structure, but when Air Canada went through that centralization in the U.S. a few years ago, it was heart-breaking to a lot of people in places such as Chicago, San Francisco, Miami,

[Translation]

I would ask this morning's witnesses whether they have on hand a French version of their brief. In all three briefs, there are claims with regard to the importance of ensuring bilingual service, and more particularly about the application of section 10 of the bill. I wonder if the people who are here have a French version of their brief and if they can provide us with it as soon as possible.

Le président: Je vais donner plus de temps à M. MacLellan. Je vais demander à M^{me} Riche de traiter votre remarque comme une question. Le Règlement prévoit bien entendu que nous pouvons accepter des mémoires dans l'une ou l'autre des deux langues officielles, mais je vais poser la question à M^{me} Riche.

Mme Riche: Je tiens vraiment à répondre, parce que le mouvement syndical et en fait les syndicats représentés ici ne viendraient normalement jamais devant un comité parlementaire sans avoir le texte de leurs mémoires dans les deux langues officielles. Toutefois, quand on nous dit un jeudi que nous devons comparaître le mardi suivant et que le mémoire doit être traduit, il nous est impossible de le produire dans les deux langues. En fait, ce matin, nous en avons encore parlé. Je pensais même à présenter des excuses à ce sujet dans mes remarques d'ouverture. Mais en fait, ce n'est pas à nous qu'il revient de présenter des excuses, car c'est plutôt au comité qu'il faut reprocher de nous avoir donné un préavis si court.

Mr. Grisé: I am sorry, but I cannot accept. . . Witnesses appearing before a committee of the House first write up their brief in English, and then have it translated. I think French should have an equal priority with English in any brief submitted.

M. MacLellan: Madame Riche, je pense que le comité devrait présenter ses excuses aux témoins, franchement, pour ne pas leur avoir donné le temps de préparer une version française et je le fais très franchement. C'est agir d'une façon absolument contraire à ce que nous avons essayé de faire au Canada en exigeant d'avoir toutes les communications dans les deux langues. Quand on accorde un délai absolument impossible à respecter pour la traduction, il est certain qu'on ne peut pas l'assurer, et c'est un fait que je suis manifestement disposé à accepter. Je suis sûr que M. Orlikow serait d'accord avec moi.

Une autre question qui me préoccupe beaucoup, et qui préoccupe aussi, j'en suis sûr, tous les Canadiens qui ont dû vivre l'expérience humiliante, dégradante et aliénante de s'adresser à un service central de réservations, c'est que c'est précisément ce que nous devons affronter au Canada si la privatisation se fait. Il n'y a rien de plus dépersonnalisant que cette structure épouvantable.

Mme Kryzaniwsky: Ce n'est pas seulement une structure épouvantable; car Air Canada a centralisé ses services de réservations aux États-Unis il y a quelques années et elle a brisé le cœur de bien des gens dans des

[Texte]

and some smaller centres where reservation offices were, when they were told their office would be closing in three and a half weeks and the new office was going to be in downtown Manhattan, where the average rents on apartments were \$2,100 a month. Of course, with our membership in reservations, 70% of whom are female, a move 3,000 or 4,000 miles across the country is not a viable option.

When Air Canada down-sized Victoria just a little while ago, the company's flippant response was, we do not know what your problem is; these people are not out of work; we are offering them jobs in places such as Winnipeg. Well, our members could not move to places such as Winnipeg. They had children in schools. They had husbands and spouses who were working in that community.

Also, in communities such as those of northern Ontario and Atlantic Canada, those 100 or 200 reservations jobs, at \$30,000 a year, have a major impact on the entire community when those 100 or 200 jobs are pulled out. Atlantic Canada, northern Ontario, Saskatoon, and Regina... because Air Canada has already put forward that it is going to pull out of Saskatoon and Regina... only the public pressure a few years ago held those offices together. So it is going to mean hardship for the communities, certainly, as well as for our members.

Mr. MacLellan: What other job losses can anybody think of? We certainly have heard about the closing of bases, and perhaps you could give us some further information on that. This is a similar situation, where people have worked there for years, particularly in Montreal, which was the original base for Air Canada. People have been working there since the airline began, and since they began their jobs, with seniority of 25 years and more based in Montreal, and you say there is a possibility a base such as Montreal could be closed.

Mr. Udvarhelyi: Apart from the fact that I am convinced there is going to be down-sizing, what they call a rationalization... it has happened to every company that has privatized. It is inevitable, because they are going to streamline; they want to be lean.

I have been asked, give me proof. By the time I get the proof, it will be too late. They are not going to stay at 22,000. I think you will hear Professor Lazar say the conservative estimate is a 15% reduction, for starters.

Air Canada has always told me the Montreal base has been top-heavy because, I suppose, of political reasons. We have down-sized there even in the last four or five

[Traduction]

villes comme Chicago, San Francisco, Miami et dans d'autres villes plus petites, où elle avait des bureaux de réservations, quand elle leur a dit que le bureau fermerait ses portes dans trois semaines et demie et que le nouveau bureau allait être au centre de Manhattan où le loyer moyen d'un appartement est de 2,100\$ par mois. Bien entendu, nos membres qui travaillent au service des réservations, et dont 70 p. 100 sont des femmes, ne peuvent pas se permettre de déménager à trois ou quatre mille milles de chez eux, à l'autre bout du pays.

Quand Air Canada a réduit l'importance de ses services à Victoria, comme elle vient de le faire, elle nous a dit cavalièrement qu'elle ne voyait pas où était le problème, car ces gens-là n'avaient pas perdu leur emploi, vu qu'elle leur offrait du travail dans des villes comme Winnipeg. Eh bien, nos membres ne pouvaient pas aller se réinstaller dans des villes comme Winnipeg. Ils avaient des enfants à l'école, et des femmes, des maris qui travaillaient dans la région.

En outre, dans des localités comme celles du nord de l'Ontario et des provinces de l'Atlantique, l'élimination de 100 à 200 postes d'agents de réservations gagnant quelque 30,000\$ par année a des conséquences majeures pour la collectivité tout entière. Les provinces de l'Atlantique, le nord de l'Ontario, Saskatoon et Regina... parce que Air Canada a déjà annoncé qu'elle allait se retirer de Saskatoon et de Regina... il y a quelques années, seules des pressions du public ont assuré la survie de ces bureaux. L'élimination de ces postes aura donc des répercussions néfastes pour les localités touchées, manifestement, et non pas seulement pour nos membres.

M. MacLellan: Quelqu'un peut-il me donner une idée d'autres emplois qui pourraient être éliminés? Nous avons bien sûr entendu parler de la fermeture de bases, et peut-être pourriez-vous nous donner un peu plus d'information là-dessus. C'est une situation analogue, quand on pense à des gens qui ont travaillé à une base pendant des années, particulièrement à Montréal, qui était à l'origine la base d'Air Canada. Des gens ont commencé à travailler là aux tous débuts de la compagnie et, depuis qu'ils ont commencé à travailler, ils ont accumulé 25 ans d'ancienneté à Montréal, voire davantage, et vous dites qu'il est possible qu'une base comme celle de Montréal puisse être fermée.

M. Udvarhelyi: Mis à part le fait que je suis convaincu que la compagnie réduira son effectif, en faisant ce qu'elle appelle une rationalisation... cela s'est produit chaque fois qu'une compagnie a été privatisée. C'est inévitable, car elle coupe toujours; les compagnies privatisées ne gardent que l'essentiel.

On me demande de donner des preuves. Quand j'aurai des preuves, il sera trop tard. La compagnie ne conservera pas 22,000 employés. Je pense que vous entendrez le professeur Lazar dire qu'une estimation prudente élimiterait le pourcentage des postes éliminés à 15 p. 100, au début.

Air Canada m'a toujours dit que la base de Montréal a trop d'employés, pour des raisons politiques, je suppose. Nous avons réduit l'effectif à Montréal même au cours des

[Text]

years. There used to be close to 1,100 flight attendants. There are now 900. The total in Montreal, I am told, is artificial. They say

qu'il y a 200 employés de trop à Montréal, mais qu'ils les gardent tout de même à leur emploi.

"They are 200 top-heavy".

• 1050

When Air Canada privatizes it will be inevitable that the surplus will move to Toronto, because that is where the hub is, that is where 68% of the traffic originates, and that is where the people will go, inevitably. They know that, and they do that purely for mercantile reasons, because it is commercially viable. Four hundred people are going to be parachuted in there and uprooted, people who are Québécois. They are going to leave their homes and they are going to pay exorbitant rents and change their whole lifestyle. I suppose so, yes.

Mr. L. Erlichman (Director of Research, International Association of Machinists and Aerospace Workers): Just briefly, the legislation talks about maintaining maintenance bases in Winnipeg, Mississauga, and Montreal. It does not say what a maintenance base is. It could be two guys and a couple of wrenches.

Realistically, they are going to centralize. They are already centralizing, to a limited extent, in Toronto, and as soon as the political constraints are gone you can forget about those maintenance bases. Fairly rapidly, they are going to be moving work into Toronto, and, as has been pointed out before, they have a clear plan to be contracting out a lot of work—I mean major maintenance stuff—out of the country, and possibly out of the continent.

Mr. MacLellan: Just picking up on that point, where the maintenance bases are, it does not specify in the legislation exactly how many are going to be in a maintenance base.

Mr. Blais: there is a financial centre in Winnipeg, is there not?

Mr. V. Blais: Yes. We have approximately 500 people.

Mr. MacLellan: And there is nothing in the bill that says that any of those 500 people have to remain in Winnipeg?

Mr. V. Blais: There is not only nothing in the bill that will guarantee that those jobs will remain in Winnipeg, but also there is nothing in the bill that guarantees that those jobs will remain Air Canada jobs. There is nothing in the bill that would prevent Air Canada, once privatized, from selling off portions of the operation—as we are experiencing with some of our members at Eastern Airlines, for example. I think we are all familiar with what Lorenzo is trying to do in selling off a lucrative portion of the company, the Washington-New York-

[Translation]

quatre ou cinq dernières années. Il y avait autrefois près de 1,100 agents de bord. Il n'y en a plus que 900. On me dit que l'effectif total à Montréal est artificiel, on me dit

that there are 200 employees too many in Montreal, but that they still keep them on.

«Il y en a 200 de trop».

Quand Air Canada sera privatisée, le surplus d'activité se déplacera inévitablement vers Toronto, car c'est là qu'est la plaque tournante, c'est de là que vient 68 p. 100 du volume et c'est là que les gens iront, c'est inévitable. Air Canada le sait, et elle le fait pour des raisons purement mercantiles, parce que c'est commercialement viable. Quatre cents personnes se retrouveront parachutées là, déracinées, et ce sont des Québécois. Ils seront forcés de quitter leur foyer et de payer des loyers exorbitants, en changeant tout leur style de vie. Je suppose que oui.

M. L. Erlichman (directeur de la recherche, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): Je voudrais dire très brièvement qu'il est question dans le projet de loi de conserver des bases de maintenance à Winnipeg, Mississauga et Montréal. Toutefois, rien ne précise en quoi consiste une base de maintenance. Il pourrait s'agir de mécanos équipés chacun de quelques clés.

Soyons réalistes: la compagnie va centraliser. Elle le fait déjà, de façon limitée, à Toronto, et, dès que les contraintes politiques seront levées, nous pourrions oublier ces bases de maintenance. La compagnie va assez rapidement centraliser le travail à Toronto, et, comme on l'a déjà fait remarquer, elle a déjà un plan très clair d'impartition d'une grande partie du travail—et je parle de gros travaux de maintenance—à l'extérieur du pays et peut-être même du continent.

M. MacLellan: Je veux juste reprendre ce que vous disiez sur l'emplacement des bases de maintenance: le projet de loi ne précise pas exactement combien d'employés il y aura dans une base de maintenance.

Monsieur Blais, il y a un centre financier à Winnipeg, n'est-ce pas?

M. V. Blais: Oui, nous y avons environ 500 personnes.

M. MacLellan: Et rien dans le projet de loi ne précise que l'un ou l'autre de ces 500 employés doit rester à Winnipeg?

M. V. Blais: Non seulement n'y a-t-il rien dans le projet de loi qui garantisse que ces emplois resteront à Winnipeg, mais le projet de loi ne contient non plus rien qui garantisse que ces emplois resteront des emplois à Air Canada. Rien dans le projet de loi n'empêcherait Air Canada, une fois privatisée, de vendre des éléments de son exploitation, comme certains de nos membres employés à Eastern Airlines en ont fait l'expérience, par exemple. Nous savons tous très bien, je crois, ce que Lorenzo essaie de faire en vendant un secteur lucratif de la compagnie, le

[Texte]

Boston shuttle. There is absolutely nothing that would prevent Air Canada from selling off the finance department, from selling off, for example, the power plant repair shop in Dorval to a parent company. All the jobs that we represent at Air Canada now are in jeopardy and could disappear.

Mr. Orlikow: I want to ask two questions that I think you can answer very quickly, but that are important because of the kind of statements made in the committee and in the House by government members—by Mr. Minaker, by Mr. Mazankowski—suggesting that, in taking the position your unions are taking in opposition to privatization, somehow you are not speaking for your members. We have had letters supposedly from employees and so on, and the small turn-out at the meetings has been given as proof that you do not speak for your members.

I understand—and you can confirm it or tell me I am wrong—that your unions are democratic. Your members, if they disagree with a policy, can ask for meetings; they can put their position; they can move motions to change the position as expressed by the officers of your union. If that is true, then have there been any requests by any of your members to have further discussion, with the idea that you change your opposition to this privatization?

Ms Riche: My understanding is that the Canadian Union of Public Employees has had one letter. But because of the importance of that particular question—I know you said it could be done quickly—and because of the mileage the government has tried to get out of it, I am going to ask each of the three unions to respond.

• 1055

Mr. Orlikow: Could you tell us the kind of things Air Canada did in trying to persuade their employees that privatization is good?

Mr. V. Blais: In district lodge 148 we are sort of the federal government. Under our jurisdiction we have five local lodges that represent members across the country. We have one in Vancouver, two in Winnipeg, one in Toronto, and one in Montreal. All those local lodges have monthly membership meetings. All of those local lodges support our efforts, and have asked the district to take a position against privatization. In addition, district lodge 148 has annual conventions. In the last one, the delegates from these five local lodges gave the district a mandate to fight privatization.

[Traduction]

service de navettes entre Washington, New York et Boston. Il n'y a absolument rien qui empêcherait Air Canada de vendre son service des finances, de vendre par exemple l'atelier de réparation des moteurs de Dorval à une autre compagnie. Tous les emplois que nous représentons à Air Canada sont actuellement menacés; ils pourraient tous disparaître.

M. Orlikow: Je veux vous poser deux questions auxquelles je pense que vous pourriez répondre très rapidement, mais ce sont des questions importantes, parce que le genre de déclarations qui ont été faites au Comité et à la Chambre par des membres du gouvernement, par M. Minaker et par M. Mazankowski, laissent entendre que, quand vous prenez la position que vous prenez comme syndicat en vous opposant à la privatisation, vous ne parlez pas vraiment au nom de vos membres. Nous avons reçu des lettres qui viendraient des employés et on nous a dit que vous avez attiré si peu de monde à vos assemblées que vous ne parlez manifestement pas au nom de vos membres.

Si je comprends bien, et vous pouvez me le confirmer ou me corriger là-dessus, vos syndicats sont des organisations démocratiques. Si vos membres sont en désaccord avec une de vos politiques, ils peuvent réclamer des assemblées, ils peuvent exprimer leur point de vue, ils peuvent présenter des propositions pour faire changer la position exprimée par les dirigeants de votre syndicat. Si c'est vrai, vos membres vous ont-ils demandé des discussions plus approfondies, dans l'idée que vous changeriez votre attitude d'opposition à la privatisation?

Mme Riche: Je crois savoir que le Syndicat canadien de la Fonction publique a reçu une lettre de ce genre. Pourtant, compte tenu de l'importance de cette question, car je sais que vous avez dit que nous pourrions y répondre rapidement, et compte tenu de tout le capital politique que le gouvernement a essayé d'en tirer, je vais demander à chacun des trois syndicats représentés ici d'y répondre.

M. Orlikow: Pourriez-vous nous décrire de quelle façon la société Air Canada s'y est prise pour essayer de persuader ses employés que la privatisation était une bonne affaire?

M. V. Blais: A la section de district 148, nous sommes pour ainsi dire le gouvernement fédéral. De nous relèvent cinq sections locales représentant les membres de l'ensemble du pays. Nous avons une section à Vancouver, deux à Winnipeg, une à Toronto et une à Montréal. Dans toutes ces sections locales, les membres se réunissent chaque mois. Toutes ces sections appuient nos efforts et ont demandé au district de prendre position contre la privatisation. En outre, la section de district 148 a son congrès annuel. Au cours du dernier, les délégués des cinq sections locales ont donné à la section de district le mandat de combattre la privatisation.

[Text]

We have not received opposition from any of our members across the country telling us that we are on the wrong track. We have had low turnouts at our meetings, but that is easily explainable by all the information that our members have received across the country at the local lodge meetings.

On the other hand, Air Canada, in order to propagate their information, has had to pull the people off the job and herd them into meeting rooms. They show them a video show put on by Mr. Taylor and Jeaniot, explaining the so-called merits of privatization. Not only were these people called off the job to listen to Air Canada's propaganda, but in many cases those people had to be back-filled by overtime so the airline could continue to run. That is how desperate Air Canada is to sell their idea. We did not pay anybody to come to a meeting; they came voluntarily, and the feedback that we are getting is all positive. Our members are behind the unions 100%.

Ms Kryzaniwsky: I reiterate that position. There is absolutely no doubt that some of our members are in favour of purchasing shares. I have not yet heard a member come forward and say he is in favour of the privatization of Air Canada. They are very hepped up, based on company propaganda, to go out and buy shares and make a fast dollar.

Our membership was also taken off to nearby hotels and wine and dined on company time. Those members back-filled on an overtime basis in order to sell the workers of Air Canada on privatization. We wanted to ensure, when we went across the country, that our membership had the chance to come forward and talk to us about their position. Only at one meeting was there an individual who came forward and said that he was opposed to what the union was doing. Other than that, we have had full support. In April the CAW got a clear mandate from more than 110 of its leadership, elected democratically in every city where we have members, to oppose privatization.

Mr. Udvarhely: Mr. Mazankowski is a fine one to talk. I think if I were him, I would back away from these assertions. If my approval rating were 29% consistently across the board, I would think twice about waving 30 letters in the air: 30 letters does not a majority make.

Our executive board, after extensive consultation with the locals who represent the grassroots, took a firm position against privatization as far back as 1986. That position was endorsed at our CUPE convention last fall. It is true that there were some hecklers in Toronto. But so what? You are going to get hecklers everywhere. Six people—what are you going to do? Are you going to run away from that? These people were probably sent there by

[Translation]

Nous n'avons pas constaté d'opposition de la part de nos membres, quelle que soit la région du pays; personne ne nous a dit que nous faisons fausse route. Certaines réunions n'ont pas donné des résultats satisfaisants, mais cela s'explique facilement, car nos membres ont reçu énormément d'information, dans l'ensemble du pays, aux réunions des sections locales.

Par ailleurs, Air Canada, dans le but de propager son information, a dû retirer les gens de leurs postes de travail et les rassembler dans des salles de réunions. On leur fait voir des vidéos réalisés par MM. Taylor et Jeaniot, expliquant les prétendus avantages de la privatisation. Non seulement on a retiré ces gens de leur travail pour leur faire entendre la propagande d'Air Canada, mais de plus, dans bien des cas, il a fallu faire du temps supplémentaire pour que les lignes aériennes continuent à fonctionner. Ceci montre à quel point Air Canada veut vendre son idée. Nous n'avons payé personne pour assister à nos réunions; tous sont venus volontairement et la rétro-information que nous en avons est tout à fait favorable. Nos membres sont entièrement derrière leur syndicat.

Mme Kryzaniwsky: Je réaffirme cette position. Il n'y a pas de doute, certains de nos membres sont favorables à l'idée d'acheter des actions. Je n'ai encore entendu aucun syndiqué dire qu'il est en faveur de la privatisation d'Air Canada. D'après la propagande de la compagnie, nos membres auraient très envie d'acheter des actions et de faire de l'argent rapidement.

J'ajouterais que nos membres ont aussi été amenés dans des hôtels des environs et on leur a offert le boire et le manger sur le temps de la compagnie. Il a fallu du temps supplémentaire pour vendre la privatisation aux travailleurs d'Air Canada. Nous voulions avoir la certitude que, dans nos voyages d'un bout à l'autre du pays, nos membres auraient la possibilité de venir nous faire connaître leur position. Une seule fois le cas s'est présenté où une personne est venue nous voir pour nous manifester son opposition à ce que le syndicat faisait. Autrement, nous avons tenu l'appui intégral des syndiqués. En avril, le syndicat a obtenu un mandat net de plus de 110 de ses chefs, élus démocratiquement dans chaque ville où nous comptons des membres. Ce mandat, c'est de s'opposer à la privatisation.

M. Udvarhely: Il est agréable de parler avec M. Mazankowski. Si j'étais à sa place, je garderais mes distances par rapport à ces affirmations. Si ma cote d'approbation était constamment de 29 p. 100, j'y réfléchirais à deux fois avant de brandir une trentaine de lettres: 30 lettres, ce n'est pas la majorité.

Notre conseil de direction, après consultation poussée auprès des sections locales de la base, a pris une position ferme contre la privatisation, dès 1986. Cette position a été réaffirmée à notre congrès de la SSCP de l'automne dernier. Il est vrai qu'il y a eu à Toronto quelques éléments perturbateurs. Et après? Il y aura toujours des éléments perturbateurs. Six personnes... qu'allez-vous en faire? Allez-vous vous désintéresser de cela? Quoi qu'il en

[Texte]

management, anyway. It looked as if they had a management-prepared script. They had no reasons for being for privatization. All they said was that they would like to buy some shares and become millionaires. They are a bunch of mini-capitalists.

• 1100

Out of six people, not one phone call or letter did I receive to say, Val, you are out to lunch. Now, I have to take that as an endorsement. I have not received any petitions with 1,500 or 2,000 signatures. We have charted the course of being against privatization for all these reasons we mentioned, and I feel quite comfortable that the membership is behind us. I do not mean 100%. Nobody is 100% behind everything, but that is the beauty of democracy. Let them dissent; they have a right to be wrong.

Mr. Orlikow: I would like to address a question to Mr. Blais. The bill outlines that the privatized Air Canada company will be required to maintain maintenance bases in Montreal, Toronto and Winnipeg. I come from Winnipeg, where the Air Canada maintenance base is in Mr. Minaker's constituency, but I came here in 1962 when Winnipeg was still suffering from the major movement of the main base from Winnipeg to Montreal. Can you see anything in this bill that would require the privatized Air Canada to maintain the base in Winnipeg or Toronto or Montreal? Obviously, as a member from Winnipeg, I am concerned about Winnipeg.

Mr. Minaker: I am, too.

Mr. Orlikow: Is there anything that will require the privatized company to maintain the maintenance base in Winnipeg—I am speaking from memory, but I think there are 800-plus workers—with at least as many as that number of workers? I will not use Mr. Erlichman's two workers, but is there anything to prevent them from cutting from 800 to 400 to 300 to 200 to 100 down the road?

Mr. V. Blais: There is absolutely nothing in the legislation that guarantees the current level of employment at the Winnipeg maintenance facilities. Not only that, but in the 1960s when Air Canada closed the maintenance base in Winnipeg, obviously because Air Canada was a Crown corporation, because they were subject to public scrutiny, there were some benefits negotiated between the company and the union to take care of those people.

But not only are those jobs in jeopardy in Winnipeg, but there is no guarantee that the people affected when Air Canada starts down-sizing the maintenance facilities there will be treated in any way other than what the collective agreement provides for, which is bumping rights. That means you have to displace the junior

[Traduction]

soit, ces personnes ont probablement été envoyées par la gestion. Tout porte à croire que le scénario avait été préparé par la gestion. Ils n'avaient aucune raison d'être en faveur de la privatisation. Tout ce qu'ils ont dit, c'est qu'ils aimeraient acheter quelques actions et devenir millionnaires. C'est une bande de mini-capitalistes.

Sur six personnes, je n'ai même pas reçu une seule lettre ou un appel téléphonique me signifiant que je faisais fausse route. Et maintenant, je dois prendre cela comme argent comptant. Je n'ai pas reçu de pétition de 1,500 ou de 2,000 signatures. Nous avons tracé ce programme d'opposition à la privatisation pour toutes les raisons que j'ai mentionnées, et je suis tout à fait satisfait que les syndiqués soient derrière nous. Je ne veux pas dire qu'ils le soient tous. Réussit-on jamais à mettre tout le monde d'accord? Mais c'est là le charme de la démocratie. S'ils ne sont pas d'accord, c'est bien; ils ont le droit d'avoir tort.

M. Orlikow: J'aimerais poser une question à M. Blais. Le projet de loi précise qu'Air Canada devra maintenir des bases d'entretien à Montréal, à Toronto et à Winnipeg. Je suis de Winnipeg, où se trouve la base d'entretien d'Air Canada, plus précisément dans la circonscription de M. Minaker, mais je suis arrivé ici en 1962, lorsque Winnipeg souffrait encore des grandes migrations de la base principale de Winnipeg à Montréal. Voyez-vous quelque chose, dans ce projet de loi, par lequel la Société Air Canada, une fois privatisée, serait tenue de maintenir sa base à Winnipeg, ou à Toronto ou Montréal? Évidemment, comme député de Winnipeg, c'est cette ville qui m'intéresse avant tout.

M. Minaker: Moi aussi.

M. Orlikow: Existe-t-il une clause qui obligera la compagnie à conserver une base d'entretien à Winnipeg—si ma mémoire est fidèle, il y a plus de 800 travailleurs—avec au moins autant de travailleurs? Je ne reprendrai pas les deux travailleurs de M. Erlichman, mais y a-t-il quelque chose empêchant la compagnie de couper l'effectif de 800 à 400, ou à 300, ou même à 200 ou à 100, quelque part dans l'avenir?

M. V. Blais: Rien dans la loi ne garantit ce niveau actuel d'emploi aux installations d'entretien de Winnipeg. De plus, dans les années 1960, à l'époque où Air Canada a fermé le centre d'entretien de Winnipeg, évidemment, parce qu'Air Canada était une société de la Couronne, parce qu'elle était soumise à l'examen de la population, le syndicat et la société ont pu négocier certains avantages afin de prendre soin de ces gens.

Non seulement ces emplois sont-ils menacés, à Winnipeg, mais rien ne garantit que les personnes touchées, quand Air Canada commencera à réduire le secteur de l'entretien, seront traitées autrement que ne le prévoit la convention collective, c'est-à-dire je veux parler des droits de déplacement. Cela veut dire que, si votre

[Text]

individual in the country; you have to pay your own moving expenses and so on.

So, no, there is no guarantee in the bill. The maintenance base, as in the case of Dorval, could be 3,000, but it could be 600 as in Winnipeg or even 100 employees. Those arguments go for Winnipeg, but they also go for Dorval. There is no guarantee that the current level of employment in Dorval would be maintained. You could still call it a maintenance facility. The example is right there. You have Winnipeg with approximately 600, and that is a maintenance base. You have Dorval with over 3,000, and that is a maintenance base. So a maintenance base in itself does not mean anything.

Mr. Orlikow: Let me refer you to page 2 of your submission, where you point out that the aerospace industry in Canada has been built largely on Air Canada purchases. You point out that, when the *North Stars* were purchased, *Canadair* in Montreal got a big part of the work. When the *DC-9s* and the other McDonnell Douglas aircraft were purchased, Boeing in Winnipeg got a good part of the jobs when the 747 and 727 flets were bought.

• 1105

Now, there is a good deal of reporting in the business sections of our newspapers that Air Canada is considering purchasing its next generation of planes from Airbus. Airbus, to my knowledge, has no facilities in Canada and has no arrangements with Canadair or the Boeing plant in Toronto or in Winnipeg.

Is there anything in this bill to prevent the privatized Air Canada from... because it got the cheapest price? After all, the purpose of a private company is to make as big a profit as possible. Is there anything to prevent their buying Airbus planes in Europe and having them delivered ready to go in Canada?

Mr. V. Blais: There is nothing in the legislation to prevent that from happening. If you look at Air Canada's competitors, when they buy an aircraft all you hear is that they bought this type of aircraft, that they got so many and so many options. When Air Canada buys a type of aircraft, you hear about how everybody else is going to benefit from it.

Even with the Airbus, when they had the discussions and the speculation on Air Canada buying the Airbus, the speculation went beyond Air Canada and what Air Canada was going to buy. It went to who else is going to get contracts as a result of Air Canada's purchase of the Airbus. In Montreal the word going around is that Canadair stands to get some jobs and some work as a result of Air Canada's purchase of the Airbus.

There is no guarantees now, but today it is happening, as Air Canada is a Crown corporation. They are visible.

[Translation]

poste est coupé, vous devez déplacer, quelque part au pays, une personne ayant moins d'ancienneté que vous; vous devez payer vous-même vos propres frais de déplacement, etc.

Il n'y a donc aucune garantie dans le projet de loi. La base d'entretien, comme dans le cas de Dorval, pourrait compter 3,000 employés, mais pourrait tout aussi bien en avoir 600, comme à Winnipeg, ou même 100. Ces arguments conviennent pour Winnipeg, mais sont tout aussi valables pour Dorval. Il n'y a pas de garantie du maintien du niveau actuel d'emplois à Dorval. Cela demeurerait une installation d'entretien. Nous avons l'exemple devant les yeux. Winnipeg compte approximativement 600 employés; c'est une base d'entretien. Dorval en compte plus de 3,000 et c'est une base d'entretien. Ainsi, en soi, ce terme ne signifie rien.

M. Orlikow: Permettez-moi de vous reporter à la page 2 de votre mémoire, où vous précisez que l'industrie de l'aérospatiale au Canada est surtout due aux achats d'Air Canada. Vous faites remarquer que lors de l'achat des *North Stars*, *Canadair*, de Montréal, a reçu une large part des travaux. À l'achat des *DC-9* et autres appareils de McDonnell Douglas, la Boeing de Winnipeg a obtenu une bonne part des emplois, lorsque les 747 et les 727 ont été achetés.

Plusieurs articles dans les sections économiques de nos journaux laissent entendre qu'Air Canada pense acheter ses nouveaux avions d'Airbus. Airbus, à ma connaissance, n'a aucune installation au Canada et n'a pas conclu d'arrangements avec Canadair ou Boeing à Toronto ou à Winnipeg.

Y a-t-il une disposition dans ce projet de loi qui empêcherait Air Canada, une fois qu'elle serait privatisée, de... parce qu'elle obtiendrait le prix le moins élevé? Après tout, une compagnie privée vise à faire le plus de profit possible. Y a-t-il une disposition qui empêcherait Air Canada d'acheter ses avions en Europe et de les faire livrer au Canada, prêt à voler?

M. V. Blais: Il n'y a rien dans le projet de loi pour empêcher cela d'arriver. Prenez l'exemple des concurrents d'Air Canada; s'ils achètent un avion, tout ce que vous apprendrez ou lirez se limitera au modèle acheté, au nombre obtenu et au nombre d'options d'achat. Quand Air Canada achète un modèle d'avion, on se demande qui d'autre en profitera.

Même dans le cas d'Airbus, lorsque les discussions ont eu lieu et que l'on se demandait si Air Canada achèterait l'appareil, les conjectures allaient au-delà d'Air Canada et du modèle qu'elle achèterait. Il fallait savoir qui d'autre obtiendrait les contrats inhérents à l'achat de l'Airbus par Air Canada. À Montréal, la rumeur veut que Canadair obtiendrait quelques emplois et du travail, suite à l'achat de l'Airbus par Air Canada.

Il n'y a plus de garanties maintenant, l'effet est brutal. Air Canada est une société d'État. Elle a pignon sur rue.

[Texte]

They are high profile. They have public accountability. Once they are private, that is all gone. It is just going to be another Wardair, where Air Canada buys so many aircraft, period. They get the best price, the cheapest price. They do not care who get the subcontracts. They do not care who will put together the landing gears, the wings or parts of the fuselage. It could be a \$3-an-hour outfit in Brazil for all they care, as long as they get a good deal. They do not care. They are private.

Mr. R. White: Just to add to that, it is a very, very important issue, which I do not think has enough visibility. I do not think there is much question but that Air Canada is going to go to Airbus.

I have been involved in the past when Air Canada is about to let a major contract for purchase of new aircraft in Canada. There is some input into that by the unions, by the government and the opposition parties about the offset value and about the jobs those orders will create across the country, as Mr. Blais said.

I think it is a fundamental question here. Air Canada is poised to buy new aircraft. One of the political decisions to be made here is to relieve the political pressure of the responsibility for what the offsets will be for those new orders. I will predict today that Air Canada is going to Airbus.

Mr. Minaker: Mr. Chairman, I would like to thank the union representatives for coming here today to present the views of their people. I know that we may be of different ideology when it comes to politics, but I think all of us here are concerned about the welfare of Canadians, and jobs. We want to maintain jobs, regardless of which side we might be sitting on.

Being a member from Winnipeg, I am very concerned about the future of the maintenance base there. Mr. Chairman, I feel the legislation more than covers that concern.

Before I start to ask some questions, I was a little concerned about what Mr. Blais said about Air Canada buying the cheapest aircraft and so forth. My thoughts are that Air Canada has always been a great airline; it would buy the safest aircraft and the most efficient aircraft.

Mr. V. Blais: That is correct. Air Canada for 51 years has been a Crown corporation subject to public scrutiny.

Mr. Minaker: No, I think we are talking about a Crown corporation, whether it is private or not. Air Canada has always had a good reputation for flying safe aircraft. I do not think necessarily the cheapest aircraft might be the safest. You implied that they would buy whatever, just for the sake of saving money. I do not think that is true of Air Canada. At least the people I know at Air Canada in

[Traduction]

Elle doit rendre des comptes au public. Lorsqu'elle sera privatisée, la situation deviendra différente. Elle sera une autre Wardair, qui a vendu tant d'avions à Air Canada. Elle vise à obtenir le meilleur prix, le prix le moins cher. Elle ne se préoccupe plus de savoir qui seront les sous-traitants. Elle ne se préoccupe plus de savoir qui assemblera le train d'atterrissage, les ailes ou les parties du fuselage. Peu importe, à ses yeux, que ce soit une boutique du Brésil qui paie trois dollars l'heure ses employés, pourvu qu'elle obtienne un bon marché. Elle s'en fout. Elle est devenue une compagnie privée.

M. R. White: J'aimerais ajouter un mot; il s'agit en effet d'une question d'une extrême importance qui, à mon avis, n'est pas assez connue. Je ne crois pas que l'on puisse douter qu'Air Canada se décidera pour Airbus.

J'ai eu mon mot à dire lorsque Air Canada a décidé de s'engager par contrat à acheter de nouveaux avions pour le Canada. Les syndicats, le gouvernement et les partis de l'opposition ont un mot à dire dans un tel marché notamment au sujet des effets compensatoires et des emplois que ces commandes entraîneront partout au pays, comme l'a souligné M. Blais.

J'estime qu'il s'agit d'une question fondamentale. Air Canada se propose d'acheter un nouvel avion. Une des décisions politiques à prendre ici est de mettre à l'abri des répercussions politiques les responsables de ces nouvelles commandes et de leurs retombées négatives. Je prédis aujourd'hui qu'Air Canada choisira Airbus.

M. Minaker: Monsieur le président, je tiens à remercier les représentants des syndicats de s'être présentés ici afin d'y exposer les vues de leurs membres. Nous avons évidemment, en matière de politique, des vues différentes mais je crois que nous sommes tous préoccupés par le bien-être des Canadiens et par leurs emplois. Quel que soit notre parti politique, nous voulons tous conserver nos emplois.

À titre de député de Winnipeg, je m'intéresse de très près à l'avenir du centre d'entretien qui y est établi. Monsieur le président, je suis d'avis que le projet de loi a prévu ce problème.

Avant de poser quelques questions, je m'étonne un peu de ce que M. Blais a affirmé à propos du désir d'Air Canada d'acheter l'avion le moins cher, et le reste. Mon opinion est qu'Air Canada a toujours été une grande compagnie aérienne; elle achètera plutôt l'avion le plus sûr et le plus efficace.

M. V. Blais: C'est exact. Air Canada a été pendant 51 ans une société d'État exposée aux regards scrutateurs du public.

M. Minaker: Non, qu'Air Canada soit privée ou non, elle a toujours joui de l'excellente réputation d'utiliser des avions sûrs. Je ne crois pas que l'avion le moins cher serait nécessairement le plus sûr. Vous sous-entendiez qu'elle achèterait le premier modèle venu, pourvu qu'elle fasse des économies. Je ne crois pas que ces paroles soient vraies d'Air Canada. Du moins, je suis sûr que les

[Text]

the engineering division would buy the safest and most efficient aircraft, and I hope they will do that.

• 1110

Mr. V. Blais: We hope so to, but you see, Air Canada as it is today—

Mr. Minaker: And I am confident they will.

Mr. V. Blais: You cannot guarantee that, and the legislation certainly does not guarantee that. The owners will determine that. The owners are determining the future and the faith of Eastern Airlines right now, which is to dismantle, which is to subject that company to FAA safety violations. They are paying fines by the millions of dollars. Eastern Airlines was not like that before.

Now, Air Canada is not like that today, I agree with you. Air Canada is the best airline in the sky today and I am proud to be an Air Canada employee. I have been an employee for 23 years, and I want to remain an employee of Air Canada, but nobody can guarantee me that once it is privatized Air Canada will continue to exist the way it is today. You cannot guarantee that. The legislation does not guarantee that. The owners will want to make money, and even Mr. Jeaniot's directives today are already influenced by the future privatization.

I have seen a letter from Mr. Jeaniot to his senior executives and vice-president. In that letter he is asking his V-P.s. . . the quote I can remember from that letter is: "against the backdrop of privatization and the future sale of shares to the employees, I want the profits to go up", and what does he suggest to his V-P.s for that? To look at the roots, to look at the positions inside the corporation, to look at the expenditures of the corporation, and that is happening today in view of the future privatization of Air Canada.

Mr. Minaker: Mr. Chairman, on the business of the overhaul centres, my understanding as an engineer, and in discussions with Air Canada, is that when you talking about an overhaul centre you are talking about the capability of taking an aircraft apart and repairing it, and that will require a certain size facility. I know in Winnipeg we have probably one of the best maintenance centres in Canada, and Air Canada has in the hangar there a very large investment in equipment.

It was interesting, Mr. Chairman, Mr. Blais indicated that it would appear a lot of this work would go to the third countries or outside of Canada, yet I understand in our Winnipeg base Air Canada in fact repairs aircraft for other airlines—I think Alaska Airlines and also Jamaica Airlines. That expertise is in Winnipeg; the technical knowledge is there; the equipment is there. Why would Air Canada want to close down a profitable operation that brings outside money into the company? I understand revenue from contract work last year was somewhere in

[Translation]

personnes que je connais à la division de l'ingénierie d'Air Canada achèteraient l'avion le plus sûr et le plus efficace, et j'espère que la compagnie fera de même.

M. V. Blais: Je l'espère moi aussi, mais vous savez, Air Canada aujourd'hui. . .

M. Minaker: Je suis assuré qu'elle fera de même.

M. V. Blais: Vous ne pouvez pas le garantir, et le projet de loi ne le garantit certainement pas. Ce sont les propriétaires qui en décideront. Les propriétaires d'Eastern Airlines déterminent présentement l'avenir de leur compagnie et la confiance qu'on peut lui accorder; ils la démentent, et ils enfreignent les règlements de la FAA. Ils paient des amendes qui se chiffrent à des millions de dollars. Eastern Airlines n'agissait pas de cette façon autrefois.

Air Canada n'agit pas comme cela maintenant, je vous l'accorde. Air Canada est la meilleure compagnie aérienne aujourd'hui et je suis fier d'être un de ses employés. Je le suis depuis 23 ans, et je veux le demeurer, mais personne ne peut me garantir qu'une fois qu'elle sera privatisée, Air Canada continuera d'offrir le même visage. Vous ne pouvez pas le garantir. Le projet de loi ne le garantit pas. Les propriétaires voudront faire de l'argent, et déjà aujourd'hui, M. Jeaniot se laisse influencer par la privatisation éventuelle, comme le démontrent ses directives.

J'ai vu une lettre de M. Jeaniot à ses dirigeants et vice-présidents. Dans cette lettre, il demande à ses vice-présidents. . . je cite un passage dont je me souviens: «dans la perspective de la privatisation et de la vente d'actions à nos employés, je veux que les profits augmentent», et que suggère-t-il à ses vice-présidents pour y arriver. D'étudier la main-d'oeuvre, d'étudier les postes à la société, d'étudier les dépenses de la société: voilà ce qui arrive aujourd'hui à la seule pensée de la privatisation future d'Air Canada.

M. Minaker: Monsieur le président, à propos des ateliers de révision, mes connaissances d'ingénieur et mes discussions avec Air Canada me laissent croire que vous parlez d'un atelier de révision où l'on puisse mettre un avion en pièces et le réparer, ce qui ne se fait pas sans un établissement d'une certaine taille. Je sais qu'à Winnipeg, nous avons probablement l'un des meilleurs centres d'entretien au Canada et qu'Air Canada a investi dans ce hangar et en matériel de très fortes sommes d'argent.

Monsieur le président, M. Blais a laissé entendre qu'une grande partie des travaux qui y sont exécutés iraient à des pays tiers ou quitterait le Canada; pourtant je sais qu'à Winnipeg, Air Canada répare des avions d'autres compagnies aériennes—je pense à Alaska Airlines et aussi à Jamaica Airlines. Le savoir-faire est à Winnipeg; les connaissances techniques sont à Winnipeg; l'équipement y est installé. Pourquoi Air Canada désirerait-elle fermer un établissement profitable qui amène de l'argent à la compagnie? J'ai appris que les recettes de ces travaux

[Texte]

the neighbourhood of about \$8 million. Why would the new company want to get rid of this, particularly when clause 7 of the bill very clearly says that the new company cannot manoeuvre around what is said in paragraphs (a) to (d). Also, paragraph 6.1(c) very clearly says that there will be overhaul centres in Montreal, Toronto, and Winnipeg, so the bill is to ensure that we safeguard any future company trying to get rid of those overhaul centres.

Mr. V. Blais: But, you see, in the bill there is no definition of what an overhaul centre is.

Mr. Minaker: But you and I know what an overhaul centre is: it is the capability of taking apart an aircraft. You have to maintain those bases in Winnipeg, Toronto and Montreal.

Mr. V. Blais: Does it say that it is going to maintain all of Air Canada's fleet? Does it say that all of the work is going to be done by Air Canada employees in Canada? Does the bill say that? Show me where it says that. I have not found it.

Mr. Minaker: But why, Mr. Blais, would Air Canada want to sell off a profitable operation, where they have the trained technicians, and it says very clearly in the bill that you cannot change that. They cannot do it with a two-thirds majority vote. They cannot manoeuvre around those four paragraphs in clause 6. It is very clearly covered by clause 7 to make sure a future company cannot do that.

Mr. V. Blais: I guess you could ask the same question then. Why would the government want to sell off a profitable airline that is operating well? The facts are that large corporations want to centralize facilities. It might make more sense for them to do more of that work in Montreal and reduce the base in Winnipeg. It does not mean it is going to create a loss for them at all. The facts are politically that they cannot close the base in Winnipeg and it makes sense to bring outside work in to make it profitable. That is one of the political decisions they are faced with.

• 1115

Mr. Minaker: Mr. White, I think it shows that Air Canada wants to run a profitable operation, and they recognize they can make a profit in that area. We have the reputation world-wide to do it, and they are doing it now. Why would they stop after they become privately owned?

Mr. R. White: The problem I have with some of the arguments here is that somehow we would be seen as having blinders on. It is our membership that is currently working for Air Canada that is affected by safety; it is our membership that is affected by job dislocation. We are concerned about it, and I think we have a right to be concerned about it. Nobody, by legislation or around this table, can assure us that what we are saying is not going to take place.

[Traduction]

exécutés à contrat l'année dernière s'élevaient aux environs de 8 millions de dollars. Pourquoi la nouvelle compagnie désirerait-elle s'en départir, surtout lorsque l'article 7 du projet de loi dit très clairement qu'elle ne peut contourner les dispositions des alinéas a) à d). L'alinéa 6.1(c) dit très clairement qu'il y aura des ateliers de révision à Montréal, Toronto et Winnipeg; le projet de loi nous protège donc de toute tentative de la future société de se débarrasser de ces ateliers de révision.

M. V. Blais: Mais, vous l'avez remarqué, le projet de loi ne donne aucune définition de l'atelier de révision.

M. Minaker: Mais vous et moi savons ce qu'est un atelier de révision: c'est un établissement où l'on peut démonter un avion. Ces ateliers de révision doivent demeurer à Winnipeg, Toronto et Montréal.

M. V. Blais: Le projet de loi affirme-t-il que toute la flotte d'Air Canada devra y être réparée; précise-t-il que tous les travaux devront être exécutés par les employés d'Air Canada au Canada; le projet de loi l'affirme-t-il? Montrez-moi où. Je ne l'ai pas trouvé.

M. Minaker: Mais pourquoi, monsieur Blais, Air Canada voudrait-elle vendre un service profitable, alors qu'elle dispose de techniciens bien formés, et que le projet de loi affirme clairement qu'elle ne peut modifier la situation. Elle ne peut même pas le faire avec un vote majoritaire des deux tiers. Elle ne peut contourner les quatre alinéas de l'article 6. L'article 7 prévoit très clairement qu'une nouvelle société ne peut le faire.

M. V. Blais: Je vous retourne la question: pourquoi le gouvernement voudrait-il vendre une compagnie aérienne profitable et qui fonctionne bien? La réalité, c'est que les grandes sociétés veulent centraliser leurs installations. Il peut être plus profitable économiquement pour Air Canada d'exécuter ses travaux à Montréal et de réduire l'atelier de Winnipeg. Une telle décision n'entraînerait pas nécessairement une perte pour la société. La réalité, c'est que politiquement Air Canada ne peut pas fermer son atelier à Winnipeg et qu'elle doit pour le rentabiliser lui confier des travaux qui viennent de l'extérieur. C'est une des décisions politiques auxquelles elle est confrontée.

M. Minaker: Monsieur White, cela prouve, à mon avis, qu'Air Canada désire être une société rentable et qu'elle croit pouvoir faire des profits dans ce domaine. Elle a la réputation mondiale de le faire et elle le fait. Pourquoi s'arrêterait-elle après être devenue société privée?

M. R. White: Certaines réflexions laisseraient croire que nous portons des oeillères et pourtant... Ce sont nos membres présentement à l'emploi d'Air Canada qui sont touchés par la sécurité déficiente de la compagnie; ce sont nos membres qui sont touchés par la réorganisation des effectifs. Cette situation nous préoccupe et je crois que nous avons le droit d'en être préoccupés. Personne autour de cette table et rien dans le projet de loi peut nous assurer que mes prédictions ne se réaliseront pas.

[Text]

When you look at some other privately owned airlines, when you look at PWA and at the United States and ask yourself what the track record has been, no wonder we are a little concerned about Air Canada. It will be a different airline after the passage of this legislation than it was before, and we all recognize that. The government recognizes it and so do we, and certainly so do the people who are operating Air Canada.

Mr. Minaker: I can assure you, Mr. Chairman, that all of us are concerned about any change in Winnipeg's overhaul base, myself particularly. I saw friends and families torn apart when the Liberal government took the base out of there—what Mr. Orlikow was saying about it. I saw people and families torn apart. We do not want that to happen, and that is why we put in the bill that no future company could do that.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I believe it was the representative of CUPE who said they were afraid the new owners would do all sorts of crazy things with the airline. Yet when I look back over a poll done back in May of 1987, 89% of the employees of Air Canada said they would like to buy shares into the company. Certainly 89% of a total employee number of 22,000 would have representatives on the board, I would expect, if they bought shares. Certainly they would have a lot of influence on the board of directors as to what the future direction of the company would be. Would that not be true?

Mr. Udvarhelyi: With all due respect, I did not use the word "crazy". Secondly, I think the hon. gentleman knows that you can make polls work for you. It depends on how you ask the question. The poll was slanted. The question was asked in such a way as to elicit a positive response. If you ask how much of Air Canada should be sold off, 20%, 40% or 60%, sure, you are going to get 89%. I do not think that poll is accurate, sir.

Mr. R. White: Let me deal with the issue. I think the issue is important, and I agree that polls are not necessarily accurate. The issue is that the employees can get up to 10%. Are we really saying we are turning this airline from a publicly-owned airline to an employee-owned airline and that the board of directors are going to be made up of employees making the decisions? Let us talk about that. We will not have many problems if that is what we are talking about. That is not what we are talking about. In PWA, 95% of the people owned shares and they could not make a decision in terms of the future of the airline. At Air Canada the employee shares are limited to, what, 10%?

Mr. Erlichman: It is not clear. We have had a situation in the United States—our union—where we have been forced into the situation of having to buy significant

[Translation]

Quand nous regardons d'autres compagnies aériennes privées, quand nous regardons PWA et ce qui se passe aux États-Unis et que nous nous demandons quels ont été les succès de la privatisation, vous ne devez pas vous surprendre que nous nous préoccupions un peu d'Air Canada. Après l'adoption de ce bill, Air Canada sera une tout autre société aérienne, nous le savons tous. Le gouvernement le sait, nous le savons, et avant tout, le personnel d'Air Canada le sait.

M. Minaker: Je peux vous assurer, monsieur le président, que nous sommes tous préoccupés, et moi le premier, des modifications qui pourrait subir l'atelier de révision de Winnipeg. J'ai connu des amis et des familles qui ont été déchirés lorsque le gouvernement libéral a décidé de démanteler l'atelier—rappelez-vous ce que M. Orlikow en disait. J'ai vu des familles déchirées. Nous ne voulons pas que cela arrive, et c'est la raison pourquoi nous avons inscrit dans le projet de loi qu'aucune société future n'aurait le droit de le faire.

M. Johnson: Monsieur le président, je crois que c'est le représentant du SCFP qui a exprimé sa crainte de voir les nouveaux propriétaires faire exécuter des pirouettes à la société aérienne. Pourtant, il n'y a pas si longtemps, en mai 1987, un sondage a révélé que 89 p. 100 des employés d'Air Canada déclaraient désirer acheter des actions de la société. À n'en pas douter, 89 p. 100 du nombre total d'employés, 22,000, auraient des représentants au conseil d'administration, s'ils achetaient des actions. Ils pourraient y exercer une grande influence sur les directions futures que devrait prendre la société. N'est-ce pas exact?

M. Udvarhelyi: Avec tout le respect que je vous dois, je n'ai pas utilisé le mot «pirouette». Ensuite, je crois que l'honorable député sait comment faire parler des sondages en votre faveur. Tout dépend de la façon dont la question est posée. Ce sondage dont vous parlez était biaisé. La question avait été posée de telle façon que la réponse ne pouvait qu'être affirmative. Bien sûr, si vous le demandez quelle partie d'Air Canada devrait être vendue, 20 p. 100, 40 p. 100 ou 60 p. 100, vous obtiendrez 89 p. 100 comme résultat. Je ne crois pas que le sondage était correct, monsieur.

M. R. White: Laissez-moi répondre. Je crois que la question est importante, et les sondages ne sont pas toujours exacts, j'en conviens. Le problème est que les employés peuvent obtenir jusqu'à 10 p. 100 des actions. Affirme-t-on réellement ici que cette société publique deviendra une société appartenant aux employés et que le conseil d'administration sera composé d'employés? Nous n'aurions pas beaucoup d'objections à une telle éventualité. Mais il ne s'agit pas de cela du tout. À la PWA, 95 p. 100 des employés possédaient des actions mais ils ne pouvaient prendre aucune décision sur l'avenir de la société. À Air Canada, les actions des employés seront limitées à, quoi, 10 p. 100?

M. Erlichman: La réponse n'est pas simple. Nous nous sommes trouvés dans une situation aux États-Unis où notre syndicat a été forcé d'acheter une partie importante

[Texte]

shareholdings, 20% and 25% on airlines like Eastern. We have had people on the board of directors, and that has done no good at all. We have had no say. We have been under attack by the people who really control those corporations. Basically, if anybody has any notion that employee share ownership is going to give our members any say in the future direction of Air Canada, then I think they are dreaming.

Mr. R. White: We happen to believe that we have a say. We have representatives of the Canadian people on the board of Air Canada today. We may disagree with some of them, as you say, philosophically on some issues, but we happen to think that we have a say there; not just the employees of Air Canada but the public of Air Canada, and that is better than having one or two employees sitting on a massive board of directors when it is really only tokenism. If we are talking about 51% shares for employees and we are going to own the company, I would like to have that discussion in front of this committee.

• 1120

Mr. Johnson: I brought that point up to state that the employees would have a chance to have some say in the company, in the bargaining process and on the board of directors. I hope you will take this in a humorous manner: the 29% figure you were referring makes me feel a lot better. You say that the polls can be slanted by questions, so that makes me feel a little bit better.

Last week I put a question to the Deputy Prime Minister that I intend to put to Air Canada today. It is about the possibility of giving shares to employees, based on the number of years of service. It would not have anything to do with salaries. If somebody in a lower salary bracket had 20 years' service, and somebody in a higher bracket had 10 years, the person with the lower salary would get the same number of shares per number of years. How do you feel about something like that? I am not talking about the right to buy additional shares. This would be a gesture of goodwill.

Mr. Erlichman: Our problem is fundamentally with privatization, which is the wrong thing to do. Giving shares, allowing employees to buy shares, may be a kind of giveaway—a few hundred dollars' worth of shares given away to each employee. It means nothing more than that. It will not give our members any say in how that corporation is run. There is no reason to privatize Air Canada. So it does not matter whether shares are given, subsidized, allowed to be sold, or whatever.

The Chairman: Excuse me, the bells are ringing. It is a vote such as that which took place for two days last week.

[Traduction]

des actions, de 20 p. 100 à 25 p. 100, de compagnies aériennes comme Eastern. Nous avions des représentants au conseil d'administration, mais cela nous a servi à rien. Nous n'avions pas voix au chapitre. Nous avons été attaqués par les gens qui contrôlent réellement ces sociétés. Si quelqu'un a l'illusion que la participation des employés au capital-actions donnera à nos membres droit de parole sur l'avenir d'Air Canada, eh bien, il rêve en couleur, à mon avis.

M. R. White: Selon moi, nous avons droit de parole. Les Canadiens ont des représentants au conseil d'administration d'Air Canada aujourd'hui. Nous ne sommes pas toujours d'accord avec tous, philosophiquement, je veux dire, mais je crois que nous avons le droit de nous y faire entendre; les employés d'Air Canada, oui, mais aussi toute la clientèle d'Air Canada, et c'est mieux que d'avoir un ou deux employés au milieu d'un énorme conseil d'administration où il ne ferait qu'acte de présence. Mais si nous pensons donner 51 p. 100 des actions aux employés, qui posséderaient ainsi la société, je voudrais bien qu'on en discute ouvertement.

M. Johnson: J'ai soulevé ce point pour souligner que les employés pourraient avoir un mot à dire dans la société, soit durant les négociations, soit au conseil d'administration. J'espère que vous prendrez mon affirmation avec un grain de sel: le chiffre de 29 p. 100 que vous citez me soulage beaucoup. Vous affirmez que les sondages peuvent être biaisés par les questions posées, je m'en sens encore un peu mieux.

La semaine dernière, j'ai posé une question au premier ministre adjoint, question que j'ai l'intention de poser à Air Canada aujourd'hui. Elle tourne autour de la possibilité de donner des actions aux employés, en fonction de leurs années de service. Le salaire des employés n'entrerait pas en ligne de compte. Si un employé, dans une tranche de salaire inférieure, avait 20 ans de service et qu'un autre dans une tranche supérieure n'avait que dix ans, l'employé à salaire moindre recevrait le même nombre de parts que le nombre de ses années de service. Que pensez-vous d'une suggestion semblable? Je ne parle pas ici du droit des employés d'acheter des actions additionnelles. Il ne s'agirait que d'une manifestation de bonne volonté.

M. Erlichman: Ce à quoi nous nous opposons, c'est la privatisation, qui est une mauvaise solution. Donner des actions ou permettre aux employés d'en acheter peut être considéré comme une forme de cadeau—quelque centaines de dollars d'actions donnés à chacun des employés. La largesse se limite là. Elle ne donnera à nos membres aucun droit de regard sur l'administration de la société. Il n'y a aucune raison de privatiser Air Canada. Peu importe que l'on donne des actions, qu'on les subventionne, qu'on permette d'en acheter, là n'est pas le problème.

Le président: Excusez-moi, la cloche sonne. Il s'agit d'un vote semblable à celui qui a eu lieu deux jours la

[Text]

It is a vote instigated on the private member's bill being introduced. I have precedent and I am prepared to see the committee continue. We have asked some very important people to come a long way and express their views this morning. I think we should be anxious to hear them. To ask them to wait until we come back in 15 or 20 minutes seems unreasonable. I am prepared—and I have precedent—to keep the committee going.

Mr. Orlikow: On that point, Mr. Chairman, I have just checked with our House Leader. It is one of his bills that is going to be voted on, and I am quite prepared to ignore the bell.

Mr. Katz: I think it is really important for this committee to look in a real hard way at the experience with privatization and deregulation in this industry as well as others in other geopolitical jurisdictions. Where it has been introduced, for example, in the United States, even with shared distribution, the real income level of the overwhelming majority of employees has declined.

The safety record of the airline industry has deteriorated since the introduction of privatization and deregulation. The much-touted saving to consumers is not there. In fact, if you look at the airline industry in the United States, the overall consumer cost for airline flights within the United States is up on an annual basis. If you look at all of these things in terms of planning, it has been hurt in terms of smaller communities. So the evidence is there. It is not mere speculation. We study the situation. We try to appreciate the impact upon our members, and address the fears that exist in our members' minds, but we also look to other jurisdictions and what has been the history, the actual practice.

• 1125

I want to put into the record, since the word "ideology" keeps being referred to here, that ideology is not some kind of abstraction. It has practical implication. All of the unions here are proud of the profit record of Air Canada. In our minds it is one of the reasons, amongst many, to oppose privatization.

With having a Crown corporation, the reality is that profit can be used in ways that benefit the country and the employees working for the industry. What we fear is when profit as the primary *modus operandi* losing public accountability takes control, we are not going to see the benefits that accrue from the track record of an Air Canada being used to improve service to citizens, to improve working conditions and wages for employees. This is the bottom line for us. It is not some abstract rejection of profitability.

Mr. Johnson: In bringing up this subject, my concern was and is that if the airline is going to be privatized then

[Translation]

semaine dernière. C'est un vote sur un bill privé. Des précédents m'autorisent à poursuivre la tenue de ce comité. Nous avons demandé à des personnes importantes de faire un long voyage pour venir exprimer leur point de vue ce matin. J'estime que nous sommes désireux de les entendre. Il ne me semble pas raisonnable de les faire attendre jusqu'à notre retour, dans 15 ou 20 minutes. Fort des précédents, je vais demander au comité de poursuivre ses délibérations.

M. Orlikow: À ce propos, monsieur le président, j'ai consulté le leader de la Chambre. Le vote sera pris sur un de ces projets de loi, et je suis tout disposé à ignorer l'appel de la cloche.

M. Katz: Je crois qu'il est de la plus haute importance que ce comité examine en profondeur les expériences vécues par d'autres territoires géopolitiques en rapport avec la privatisation et la déréglementation de l'industrie aérienne comme d'autres industries. Lorsqu'un tel projet de loi a été introduit, par exemple, aux États-Unis, même si des actions avaient été distribuées aux employés, le revenu réel de la grande majorité des employés a diminué.

En matière de sécurité, l'industrie aérienne s'est détériorée depuis l'avènement de la privatisation et de la déréglementation. Les consommateurs n'ont pas réalisé les économies dont on leur avait rebattu les oreilles. Au contraire, si vous étudiez les chiffres de l'industrie aérienne aux États-Unis, le coût global des vols intérieurs grimpe annuellement. Si vous considérez tous ces facteurs, les petites communautés ont été durement frappées. Je parle d'affaires réelles, et non de simples hypothèses. Nous étudions la situation. Nous essayons de juger les conséquences qu'elle aura sur nos membres, d'étudier les craintes qu'ils éprouvent, mais nous regardons également ailleurs pour voir ce qui s'est passé en réalité.

Puisqu'on parle beaucoup d'"idéologie", je veux faire inscrire aux délibérations qu'une idéologie n'est pas une sorte d'abstraction. Elle a des conséquences pratiques. Tous les syndicats présents ici sont fiers de la rentabilité antérieure d'Air Canada. Dans nos esprits, c'est une des raisons, parmi plusieurs autres, qui nous pousse à nous opposer à la privatisation.

Étant une société d'État, les profits qu'elle engendre peuvent être utilisés à l'avantage du pays et des employés de l'industrie. Nous craignons que, si l'apport du gain devient son premier principe directeur, l'entreprise n'ait plus à rendre compte de son administration au public, que ses profits ne serviront plus à améliorer son service aux citoyens, à améliorer les conditions de travail et les salaires de ses employés. Ce sont pourtant ces résultats qui nous importent. Ce n'est pas une quelconque notion abstraite de rentabilité.

M. Johnson: En soulevant cette question, je désirais, et je désire encore, que, dans l'hypothèse où la société

[Texte]

I should have as much input as possible to try to make as many benefits as possible available to the employees. According to what I have read of the poll taken—and I think there were about 1,000 people polled—I think the employees have great pride in the airline as it is now, and I would certainly want to ensure this continues.

I hope you do not misconstrue what I am trying to do.

Mr. Katz: I would hope we appreciate this. All of us sitting around this table are not children. Look at the wording of the bill itself. What is it called?—public participation. Clearly it is an attempt on the part of the government to sell this proposition on the basis that somehow the public and the employees are going to be better off.

Why does the government feel so strongly that these kind of euphemisms have to be used? Why do they not say what is clearly happening here? It is the selling-off of a crown corporation. It is not the promotion of public participation. Yet that is the precise title used in the bill.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, just one other point on bilingualism. I thought that clause 10 of the bill ensures that the Official Languages Act will be fully concurred with, and will take care of the bilingual question.

Ms Kryzaniwsky: The reason we raised this—and I think we made it clear in our brief—was that we had said it is in the bill now. The bill can obviously be amended. What we have been advised is that Air Canada is lobbying very hard all members to have this portion of the bill removed, or certainly watered down, because as a private concern it is too expensive.

Mr. Minaker: They have not contacted me.

Ms Kryzaniwsky: They have contacted some other members who have advised us.

Mr. Johnson: I think all of us who travel on the different airlines now realize you do have services in both of the official languages, and I, for one, certainly would oppose any amendment that would change this.

Mrs. Sparrow: I want to thank our witnesses for coming forward today. In regard to the official languages, I certainly have not been contacted. I think one thing this government would stand up and support is what is in the bill today, and not to see it watered down.

In regard to PWA or Canadian Airlines, especially when your association represented the PWA pilots, when it was a provincial crown corporation, I wanted to ask—

Ms Riche: We do not represent any pilots.

[Traduction]

aérienne est privatisée, que ses profits retournent le plus possible aux employés. Si l'on se fie aux résultats du sondage—je crois qu'environ 1,000 personnes y ont participé—les employés sont très fiers de la société telle qu'elle existe présentement et je ne voudrais pas que cela change.

J'espère que vous ne vous méprenez pas sur mes intentions.

M. Katz: Je l'espère bien. Aucun d'entre nous assis à cette table n'est un enfant. Regardez le projet de loi lui-même. On y parle de participation du public. Sans s'y tromper, c'est une tentative du gouvernement de vendre son projet en promettant que d'une façon ou d'une autre le public et les employés en profiteront.

Pourquoi le gouvernement croit-il si fermement qu'il doit employer ces euphémismes? Pourquoi ne déclare-t-il pas clairement ses couleurs? C'est une liquidation d'une société d'État. Pourquoi attirer l'attention sur la participation du public, comme le fait le titre du projet de loi?

M. Johnson: Monsieur le président, une autre question à propos du bilinguisme. Je croyais que l'article 10 du projet de loi assurait la parfaite observance de la Loi sur les langues officielles et réglerait ainsi la question du bilinguisme.

Mme Kryzaniwsky: La raison pour laquelle nous soulignons ce point—et notre présentation était claire là-dessus, je crois—est que nous avions affirmé que ce problème est réglé dans le projet de loi. Il peut évidemment être amendé. On nous a dit qu'Air Canada exerçait de fortes pressions sur tous les membres pour faire retirer cette partie du projet, ou au moins l'atténuer, parce que, à ses yeux, elle entraîne des dépenses excessives pour une société privée.

M. Minaker: Air Canada n'a pas communiqué avec moi.

Mme Kryzaniwsky: Elle a communiqué avec quelques autres membres qui nous ont mis au courant de ces démarches.

M. Johnson: À mon avis, tous ceux d'entre nous qui ont voyagé sur plusieurs lignes aériennes se rendent compte qu'elles offrent leurs services dans les deux langues officielles et, pour ma part, je m'opposerais sans hésitation à tout amendement à ce sujet.

Mme Sparrow: Je désire remercier tous les témoins qui se sont présentés devant nous aujourd'hui à propos des langues officielles, personne n'est entré en communication avec moi. Notre gouvernement est prêt à défendre le projet de loi à ce sujet et n'est certainement pas disposé à l'édulcorer.

À propos de PWA ou de la société Canadian, surtout que votre association représentaient les pilotes de la PWA lorsqu'elle était une société d'État provinciale, j'aimerais demander. . .

Mme Riche: Nous ne représentons aucun pilote.

[Text]

The Chairman: The pilots were here separately earlier, Mrs. Sparrow.

Mrs. Sparrow: I am sorry. In regard to the last privatization of PWA into Canadian Airlines, we have tremendous competition out there. The two major airlines... and I guess Wardair is coming along quite nicely now. Why do you feel this crown corporation of Air Canada still has a main purpose of remaining a Crown corporation? Do you not feel it should be out in the ownership of the public, the people of Canada, to create competition? I do not want to get involved in safety, because I think the National Transportation Act under Bill C-18 really does address the issue of safety. With regard to purchasing new machinery and indeed new aircraft, how possibly could Air Canada raise the equity necessary to replace its fleet?

• 1130

Ms Riche: First, we believe Air Canada is owned by the people of Canada. Second, all the briefs have addressed that very issue. I am sorry you could not be here, but I will now turn it over to Bob. The raising of the money was addressed. I think, in all three briefs.

Mr. R. White: It has been, and I do not want to be repetitive about it. You have to go back to the PWA and how the PWA got to be where they were. They got to be where they were as a government-owned airline. Then there was a great deal of stress as they changed to a privately owned airline. We went all through the labour relations and all of the problems it envisaged.

Air Canada is, as we said earlier, a flagship airline in this country. We think it belongs to us. You do not have to bring a bill in to say it belongs to the Canadian people. It belongs to the Canadian people now; we have people sitting on the board of directors who are appointed by your government. They represent the Canadian people on that board of directors.

In terms of financing, it is a question of the commitment of the government to a national airline and whether or not they are prepared to put funds in to finance the aircraft to be purchased for the 1990s and the 2000s. That is the question to be faced here. When you are doing that, what kind of offset is the government asking when Air Canada purchases aircraft? What kind of offset to create jobs in other sections of the country? You lose that when you privatize the airline.

Mrs. Sparrow: I do not see that. We were addressing the operational facilities, the overhaul facilities in Winnipeg, with the head office to be in Montreal. That is in the bill and I do not foresee it is going to change. I think as far as the creation of jobs is concerned, perhaps

[Translation]

Le président: Les pilotes se sont présentés ici séparément, plus tôt, madame Sparrow.

Mme Sparrow: Pardon. Quant à la société Canadian, privatisée à partir de PWA, elle rencontre une forte concurrence. Les deux plus grandes lignes aériennes... et je devine que Wardair progresse également à grands pas. Pourquoi, à votre avis, la société d'État d'Air Canada désire-t-elle encore si vivement demeurer une société d'État? Ne croyez-vous pas qu'elle devrait appartenir à la population, aux Canadiens, afin de créer de la concurrence? Je ne veux pas me lancer dans des questions de sécurité, mais je crois que la Loi nationale sur les transports, en vertu de C-18, règle vraiment la question de la sécurité. En ce qui a trait à l'achat de nouvelles machines et de nouveaux appareils, comment Air Canada pourrait-il réussir à réunir les capitaux nécessaires pour remplacer sa flotte?

Mme Riche: Tout d'abord, nous croyons qu'Air Canada appartient à la population du Canada. En second lieu, tous les mémoires ont abordé précisément cette question. Il est dommage que vous n'ayez pu être ici, mais je laisserai ce point à Bob. La question de réunir les capitaux a été, je crois, abordée dans tous les mémoires.

M. R. White: En effet, et je m'en voudrais de redire les mêmes choses. Il faut revenir à l'époque de la PWA et à la façon dont sa situation a évolué. S'il en a été ainsi, c'est que c'était une compagnie aérienne appartenant au gouvernement. Il s'est produit beaucoup de tension, lorsque l'entreprise est devenue une compagnie aérienne privée. Nous sommes passés par tout le processus des relations de travail et les problèmes que cela comportait.

Air Canada, nous l'avons dit, est la compagnie aérienne maîtresse de notre pays. Elle nous appartient. Il n'est pas nécessaire de préparer un projet de loi pour dire que l'entreprise appartient à la population du Canada. Elle appartient aux Canadiens d'aujourd'hui; dans notre conseil de direction figurent des personnes nommées par le gouvernement. Elles représentent à ce conseil la population canadienne.

En ce qui a trait au financement, il est question de l'engagement du gouvernement envers une compagnie aérienne nationale et de savoir si oui ou non il est prêt à avancer les fonds nécessaires à l'achat des aéronefs des années 1990 et de l'an 2000. Voilà la question à résoudre. Dans ces conditions, qu'est-ce que vous demandez à Air Canada, lorsqu'elle achètera des aéronefs? Quelle sorte de compensation lui demanderez-vous, afin qu'elle crée des emplois dans d'autres régions du pays? En privatisant l'entreprise, vous perdez tout cela.

Mme Sparrow: Je ne le vois pas ainsi. Nous parlons des installations d'exploitation, du centre de réparation de Winnipeg, du siège social qui sera à Montréal. Est-ce qu'il figure au projet de loi? Je ne vois pas pourquoi cela changerait. En ce qui a trait à la création d'emplois,

[Texte]

there will be more room for that under privatization, Mr. White.

Mr. R. White: You do say "perhaps". All we say is—and I think others have said it—if you look at the track record of other airlines that have done that, it has not been the case.

Mr. Erlichman: In response to the previous question, having two major carriers is not a competitive situation. There is co-operation in terms of reservation systems and a variety of other things. That is known in economics as an oligopoly. Where Wardair is going to fit in in the long run is an open question.

That is one of the important reasons for maintaining one of those two carriers. It is quite possible we cannot afford to have, given the size of our market, more than two significant-sized carriers in this country. One of those carriers should be—

The Chairman: Max Ward would disagree with you.

Mr. Erlichman: He may well, but you are still looking at an oligopoly; you are not looking at a wide open, competitive situation.

You talked about safety and the National Transportation Act. The National Transportation Act sets minimum standards. It sets minimum standards, which Air Canada at this point operates considerable above.

The National Transportation Act by and large allows the major air carriers to monitor their own safety. The amount of safety and maintenance monitoring that is done outside by Transport Canada and by the new National Transportation Agency is very limited. If you want to have air carriers that are operating right on the edge of minimum standards or, as is happening in the United States, slipping more just below that margin of minimum standards, I am not sure we want to.

In these meetings we had across the country, a pilot stood up in Montreal and said how worried he was because right now he felt that Air Canada was the safest airline in the world but he figures it is not going to happen. As soon as we are privatized we are going to run into the same thing that is happening in the United States. They cut back to the minimum and then below.

Mrs. Sparrow: Are you suggesting that Canadian Airlines is not a safe airline, or not as safe as Air Canada today?

Mr. Erlichman: They compete with Air Canada today on that safety ground. Once Air Canada is private, who is going to be leading the way down?

Mrs. Sparrow: Do you think the Minister of Transport is going to reduce the standards?

Mr. Erlichman: I have seen no indication that they have all that much to do with the standards.

[Traduction]

peut-être la chose sera-t-elle plus facile après la privatisation, monsieur White.

M. R. White: Vous dites «peut-être». Tout ce que nous disons, et que d'autres ont dit, est que si l'on se fie aux autres compagnies aériennes qui sont passées par là, il n'en a pas été ainsi.

M. Erlichman: En réponse à la question précédente, le fait d'avoir deux grands transporteurs n'est pas une situation de concurrence. Il y a collaboration au niveau des réservations et dans toutes sortes de choses. En économie, on appelle ça un oligopole. Il reste à savoir où se situera Wardair, à longue échéance.

C'est l'une des grandes raisons pour lesquelles il faut maintenir un de ces deux transporteurs. Il est très possible que nous ne puissions pas nous permettre, compte tenu de la taille d'un grand marché, plus de deux transporteurs de bonne taille. L'un de ces transporteurs devrait être. . .

Le président: Max Ward ne serait pas d'accord avec vous.

M. Erlichman: C'est possible, mais il reste que nous nous trouvons devant un oligopole, et non devant un marché libre, une situation de concurrence.

Vous parliez de sécurité et de la Loi nationale sur les transports. Cette loi fixe des normes minimales, des normes minimales que, pour le moment, Air Canada dépasse de beaucoup.

Grosso modo, la Loi nationale sur les transports autorise les grands transporteurs aériens à se charger eux-mêmes du contrôle de leur sécurité. La somme des activités de surveillance de la sécurité et de l'entretien faites à l'extérieur par Transports Canada et par la nouvelle Agence nationale des transports est très modeste. Si nous voulons que les transporteurs aériens satisfassent à peine aux normes minimales ou, comme cela se produit aux États-Unis, se situent un peu en-deçà de ces normes, je ne suis pas certain que nous souhaitions cela.

Au cours de la série de réunions que nous avons organisées un peu partout au pays, un pilote s'est levé à Montréal pour nous exprimer son inquiétude: selon lui, Air Canada était la compagnie aérienne la plus sûre du monde, mais il estimait que cela ne pouvait continuer. Dès la privatisation, il se passera la même chose qu'aux États-Unis: on coupe pour s'en tenir au minimum et puis, on descend même en-dessous.

Mme Sparrow: Voulez-vous dire que la compagnie Canadian n'est pas une compagnie aérienne sécuritaire, ou qu'elle n'est pas aussi sécuritaire que l'est actuellement Air Canada?

M. Erlichman: Au chapitre de la sécurité, elle fait actuellement concurrence à Air Canada. Après la privatisation d'Air Canada, qui mènera la descendante?

Mme Sparrow: Croyez-vous que le ministre des Transports rendra les normes moins strictes?

M. Erlichman: Je n'ai pas l'impression que le ministère ait tant à voir, en ce qui a trait aux normes.

[Text]

Mrs. Sparrow: Oh, I cannot—

Mr. Erlichman: If you are aware of the National Transportation Act, the Minister of Transport does not go in and monitor every bit of maintenance procedure that happens. That depends on the carrier's own monitoring, by and large.

• 1135

Mrs. Sparrow: There is no way the safety standard is going to be lowered. I do not really want to take this one on any more.

I want to ask you what we are going to do with the taxpayers of Canada in regard to deficit in taxes we are paying through the government to Air Canada.

Mr. R. White: If we want to get into this kind of a debate, we did not see any problems across the country the last few weeks in terms of throwing money around. The fact is Air Canada has made profit in every year except two. We went all through the briefs. If you read the brief we presented this morning, we dealt with those questions.

Mrs. Sparrow: I had an appointment until 11 a.m. I do apologize, and I certainly will read them, Mr. White.

If we just get back to safety records, there is nothing in this legislation that says the safety standards will be lowered. They in fact will not.

Mr. R. White: We raised this as one issue. We did not come in here and say the whole issue was safety. We did not try to scare the public that Air Canada is going to put a lot of stupid airplanes. . . . We know a little bit more about air traffic than this and about our responsibilities to the public and to our membership.

What we say is that is one of the issues. When you check the track record of some of the airlines that have gone this route, safety has not been the same priority. It is a priority today at Air Canada because of management, because it is a publicly owned airline, and there is a political responsibility for it. The political responsibility goes out the window once we go through this exercise we are going through this morning.

Ms Riche: When you say the government cannot afford the money, I just want to add some facts. We are told Air Canada needs \$300 million.

Mrs. Sparrow: Right now.

Ms Riche: The government of Canada gave \$250 million to General Motors in Quebec, \$254 million in low-interest loans to Husky for 20 years at 5%, \$1 billion to the Hibernia oil project, over \$2 billion to the oil sands

[Translation]

Mme Sparrow: Je ne. . .

M. Erlichman: Si vous avez lu la Loi nationale sur les transports, vous savez sans doute que le ministre des Transports n'a pas à aller partout et à exercer une surveillance sur les moindres activités d'entretien. Cela dépend dans une large mesure des modalités de surveillance du transporteur.

Mme Sparrow: Il n'est absolument pas question d'une baisse des normes de sécurité. Je ne veux plus en discuter.

Voulez-vous me dire comment nous devrions traiter les contribuables canadiens compte tenu des dépenses que représente Air Canada pour le gouvernement canadien?

M. R. White: Si vous voulez aborder ce sujet, on ne s'est pas beaucoup inquiété de tout l'argent qui a été jeté par les fenêtres au cours des dernières semaines. Il faut reconnaître qu'Air Canada a réalisé des bénéfices chaque année à deux exceptions près. Nous avons présenté tous ces faits dans notre exposé. Si vous voulez bien lire les mémoires que nous avons présentés ce matin, vous verrez la réponse à ces questions.

Mme Sparrow: J'avais rendez-vous jusqu'à 11 heures. Je m'excuse, j'ai certainement l'intention de les lire, monsieur White.

Pour revenir au bilan de sécurité, il n'y a rien dans le projet de loi qui permette de croire à une baisse des normes de sécurité. Ces normes se maintiendront.

M. R. White: C'est un aspect de la question. Nous ne prétendons pas que la sécurité constitue le seul enjeu. Nous n'essayons pas de faire peur au public en disant qu'Air Canada va négliger ses responsabilités. . . . Nous connaissons assez bien le secteur pour ne pas nous lancer dans des affirmations pareilles, nous avons un devoir envers le public et nos membres.

Nous disons que c'est un aspect de la question. Si vous examinez l'expérience de certaines lignes aériennes qui ont choisi cette option, vous verrez qu'elles n'ont plus accordé à la sécurité la même priorité. Pour le moment elle constitue une priorité à Air Canada à cause de la direction, et le fait qu'il existe une certaine responsabilité politique puisque c'est une ligne aérienne appartenant à l'État. Cette responsabilité politique passera par-dessus bord dès que ce projet de loi sera approuvé.

Mme Riche: Quand vous dites que le gouvernement n'a pas les moyens, j'aimerais vous signaler une chose. On nous dit qu'Air Canada a besoin de 300 millions de dollars.

Mme Sparrow: Pour le moment.

Mme Riche: Le gouvernement du Canada a accordé 250 millions de dollars à la General Motors au Québec, 254 millions de dollars en prêt à faible taux d'intérêt à Husky pour 20 ans à 5 p. 100, 1 milliard de dollars au

[Texte]

project in northern Alberta and \$150 million in grants to the mining industry.

Mrs. Sparrow: I think you have to recognize there are various portfolios and various concerns of the government, and we do not take a look at one. This country happens to be a big country geography-wise, with a small population, and what we have to do is run each area of concern as efficiently as possible, and as safely as possible too. So I am not going to stand up and argue whether you put it into Western Diversification or Atlantic Opportunities. We are dealing today with one corporation, a Crown corporation, that to me no longer serves the purpose of being a Crown corporation, and should therefore be sold off.

Ms Riche: I think you actually answered your own question: the fact we are a large country with a small population, and that is the reason why—we know our history—the Members of Parliament stood up and talked in terms of a national transportation system in this country, because of the unity it would bring to the country, the east-west link and the availability of transportation for all citizens of this country.

Mrs. Sparrow: This is very true, but I think when you look at Canadian Airlines, they probably run more routes today to remote areas than Air Canada does. This has come about over a period of many years. I come from the province of Alberta, where PWA has served the north, the Yukon and the Northwest Territories and Manitoba too. So you cannot discuss remote airline routes with Air Canada only. They have been taken up by other airlines. As a matter of fact, I do not think Air Canada ever did service a lot of those northern routes.

Mr. R. White: You are again talking about Pacific Western, a publicly owned airline owned by the Alberta government.

You answered your question. You have a philosophical disagreement with Air Canada. I understand that. We think Air Canada is important. You talk about the finances.

Mrs. Sparrow: We do too, Mr. White.

Mr. R. White: You said you have a philosophical disagreement with Air Canada being important for the transportation policy of this country. We think it is. We also think it is not a drain on the taxpayers' money. We think it has been a flagship airline for Canada around the world. We think we can invest in new equipment here, and get some offset for Air Canada as a publicly owned corporation. We think it is damn good airline, and should remain this way.

[Traduction]

projet d'extraction pétrolière Hibernia, plus de 2 milliards de dollars au programme des sables bitumineux dans le nord de l'Alberta et 150 millions de dollars en subventions à l'industrie minière.

Mme Sparrow: Il faut reconnaître qu'il existe divers portefeuilles et diverses responsabilités pour le gouvernement et on ne peut pas les isoler. Le Canada est un vaste pays avec une petite population et nous devons administrer chaque secteur de la façon la plus efficace avec le maximum de sécurité possible. Alors je ne vais pas commencer un débat avec vous sur l'opportunité de donner l'argent à un programme de la diversification économique de l'ouest ou à la promotion de la région atlantique. Nous parlons aujourd'hui d'une société d'État qui n'a plus de raison de rester société d'État et qui devrait donc être vendue.

Mme Riche: Je pense que vous avez répondu à votre propre question. Nous sommes un énorme pays faiblement peuplé, d'où l'importance d'un réseau national de transport comme facteur d'unité avec la création d'un lien est-ouest et la possibilité pour les citoyens de se rendre partout au Canada.

Mme Sparrow: C'est exact. Mais si vous regardez les lignes aériennes Canadiennes, vous constaterez sans doute qu'elles desservent plus de régions éloignées qu'Air Canada. C'est une situation qui s'est développée pendant une longue période. Je suis d'une province, de l'Alberta, où la ligne PWA dessert le Nord, le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba aussi. Donc on ne peut pas se limiter à Air Canada quand on parle de la desserte de régions éloignées. Il y a d'autres lignes aériennes qui offrent le service. En fait, je pense qu'Air Canada n'a jamais desservi un certain nombre de ces localités du Nord.

M. R. White: Encore une fois vous parlez de la ligne Pacific Western, une société d'État appartenant au gouvernement de l'Alberta.

Vous avez répondu à votre propre question. Vous n'êtes pas d'accord avec le principe d'une société d'État en ce qui concerne Air Canada. Je comprends votre point de vue. Nous pensons que la société Air Canada est importante. Vous parlez de la question financière.

Mme Sparrow: Nous le pensons aussi, monsieur White.

M. R. White: Vous ne partagez pas les mêmes idées concernant l'importance d'Air Canada dans le contexte d'une politique nationale des transports. À notre avis, Air Canada a un rôle clé à jouer à cet égard. Nous ne la voyons pas non plus comme une ponction sur le revenu de l'État, c'est-à-dire l'argent des contribuables. C'est une présence visiblement canadienne partout dans le monde. Nous pensons qu'il est possible de faire un investissement en achetant de nouveaux avions pour Air Canada avec quelques retombées pour Air Canada en tant que société d'État. Pour nous c'est une ligne aérienne qui a fait ses preuves et elle devrait rester comme elle est.

[Text]

M. Grisé: L'article 10 de ce projet de loi est très clair quant à l'application de la Loi sur les langues officielles à Air Canada en cas de privatisation. Personne ne m'a abordé pour tenter de modifier quoi que ce soit au projet de loi quant à l'application des langues officielles à Air Canada.

On a demandé à Air Canada d'agir comme un transporteur commercial. Les employés d'Air Canada donnent un service exceptionnel à l'ensemble de la population, à la clientèle qu'ils desservent.

• 1140

Croyez-vous qu'à cause de la privatisation partielle d'Air Canada, le service à Air Canada va soudainement se détériorer, d'autant plus que la compagnie devra faire concurrence aux autres transporteurs aériens canadiens? Croyez-vous que soudainement les employés d'Air Canada n'offriront plus le même service au public? Croyez-vous que la direction d'Air Canada ne respectera plus les normes de sécurité qu'elle observe actuellement? Croyez-vous que présentement, Wardair et Canadien International ont des critères de sécurité de beaucoup inférieurs à ceux d'Air Canada? Comment se fait-il que chacun a sa part du marché présentement? Ne devrait-il pas la conserver? Croyez-vous plutôt qu'à cause de la privatisation d'Air Canada, la sécurité et le service à la clientèle seront tellement diminués qu'il en résultera une réduction substantielle du chiffre d'affaires d'Air Canada?

M. V. Blais: Présentement, Air Canada est, sans contredit, le chef de file dans le transport aérien au Canada. Air Canada opère au-delà des normes minimums établies dans la Loi nationale sur les transports. Air Canada est la compagnie. . .

M. Grisé: Est-ce qu'Air Canada est le seul transporteur canadien à opérer au-delà des normes minimums?

M. V. Blais: Air Canada établit la moyenne. C'est à Air Canada qu'on se compare en ce moment. C'est à Air Canada que Canadien International se compare. C'est à Air Canada que Wardair se compare.

M. Grisé: Tout en maintenant les mêmes principes.

M. V. Blais: Air Canada est une compagnie qui a un profil élevé. Air Canada est une compagnie qui rend compte au gouvernement, qui rend compte au public canadien, et cela la motivait à dépasser le minimum. Maintenant que cette pression supplémentaire disparaît, Air Canada devient une compagnie aérienne comme les autres. Je suis sûr qu'Air Canada ne fonctionnera pas en deçà des normes minimums, mais on peut se demander si les normes minimums seront acceptables. Est-ce que la compagnie respectera toujours les normes minimums? Elle devra rendre compte à ses actionnaires, et ses actionnaires voudront augmenter la rentabilité et recevoir des dividendes.

Comme je le disais plus tôt, M. Jeaniot reconnaît déjà qu'il sera assujéti aux pressions des actionnaires. Déjà, dans sa directive du 5 mai, il recommande à ses vices-présidents principaux d'examiner les routes, les positions

[Translation]

Mr. Grisé: Clause 10 of the bill is very clear about the application of the Official Languages Act to Air Canada in case of privatization. No one has contacted me in an attempt to change anything in the bill relating to the application of the official languages policy to Air Canada.

Air Canada has been asked to operate as a commercial carrier. Air Canada employees provide exceptional service to the public, to their clientele.

Do you think that the partial privatization of Air Canada will mean a sudden deterioration in the service provided, particularly since the company will have to compete with the other Canadian air carriers? Do you think that suddenly Air Canada employees will no longer offer the same type of service to the public? Do you think that Air Canada management will no longer observe the safety standards now in effect? In your opinion do Wardair and Canadian International have much lower safety standards than Air Canada's? How do you explain that each of these lines has its own market share? Will they not have to work to retain this share? Do you think there will be such a drop in security and service following the privatization of Air Canada that there will be a significant reduction in Air Canada's turnover?

Mr. V. Blais: At the present time Air Canada is without doubt the leader in air transport in Canada. Air Canada operates beyond the minimum standards set by the National Transport Act. Air Canada is the company. . .

Mr. Grisé: Is Air Canada the only Canadian carrier to operate beyond the minimum standards?

Mr. V. Blais: Air Canada is the benchmark. It is with Air Canada that comparisons are now made. Canadian International compares itself to Air Canada, so does Wardair.

Mr. Grisé: And they apply these same standards.

Mr. V. Blais: Air Canada is the company with a high profile. It is answerable to the government, it is accountable to the Canadian public and for this reason motivated to rise above a minimum level. With the removal of this additional pressure, Air Canada will become an airline like any other. I am sure that Air Canada will not drop below minimum standards but we might wonder whether the minimum standards are acceptable. Will the company always respect minimum standards? It will be accountable to its shareholders whose concern will be to increase profitability and cash in on dividends.

As I was saying, Mr. Jeaniot concedes that he will be subject to shareholder pressure. As early as May 5, he recommends in his directive to the senior vice-presidents, that routes, positions and expenditures be examined. We

[Texte]

et les dépenses. On sait que l'entretien, au même titre que le carburant, est une des plus grosses dépenses d'une compagnie aérienne. Ce sont ces dépenses qui seront examinées à Air Canada.

On maintient nos standards parce qu'on est obligés de rendre compte au ministre des Transports chaque fois que le gouvernement reçoit une plainte d'un passager ou d'un employé. Maintenant que cette pression ne sera plus exercée sur Air Canada, Air Canada se dira peut-être: On va garder nos normes minimums, mais il n'est pas nécessaire de faire ceci, ceci et cela; on peut commencer à couper les coins. Il n'y a absolument rien dans le projet de loi qui garantit que les standards actuels seront maintenus.

M. Grisé: Mais si Air Canada mettait en application cette philosophie que vous venez d'énoncer, est-ce qu'elle conserverait sa réputation de premier transporteur canadien? Ne sombrerait-elle pas plutôt graduellement dans l'oubli? Au début, la direction de la société sera la même, tout au moins pendant une certaine période d'adaptation. Rien, dans le projet de loi, n'indique que ces personnes-là ne pourront pas demeurer à leur poste par la suite.

• 1145

Je reviens à ma question de tout à l'heure. Croyez-vous que les employés d'Air Canada seront moins motivés et que leur productivité diminuera simplement parce qu'au lieu d'être sous l'aile du gouvernement canadien, ils seront en partie sous l'aile d'une société privée?

M. V. Blais: Écoutez, c'est ce qui se produit dans le domaine du transport aérien aujourd'hui! Nos membres ont perdu des emplois chez les transporteurs auxquels on se compare, des transporteurs comme Eastern et PWA. C'est partout le même scénario. La seule raison pour laquelle on a maintenu les standards à Air Canada, c'est qu'Air Canada était une société de la Couronne. Si vous enlevez cela, rien ne garantira qu'Air Canada ne deviendra pas une compagnie aérienne comme toutes les autres.

Il n'est pas nécessaire de privatiser Air Canada. C'est un bon investissement pour le gouvernement. On ne comprend pas pourquoi le gouvernement s'acharne à s'en débarrasser.

M. Grisé: Mais qu'est-ce qu'il y a de si négatif dans une privatisation? Pourquoi tenez-vous tant à ce qu'Air Canada ne soit pas privatisée?

M. V. Blais: Parce qu'il n'y a aucune raison de privatiser Air Canada. Aucune, absolument aucune.

M. Grisé: Êtes-vous en train de me dire qu'à cause de la privatisation, les employés d'Air Canada offriront un service inférieur et seront moins intéressés à travailler pour le compte de l'entreprise? C'est ce que vous êtes en train de me dire?

M. V. Blais: Imaginez-vous la situation dans laquelle se trouve un cadre d'Air Canada, qui est sujet aux pressions

[Traduction]

know that maintenance, along with fuel, is one of the main items of expenditure for an airline. These expenditures are going to be scrutinized by Air Canada.

We maintain our standards because we are accountable to the Minister of Transport whenever the government receives a complaint from a passenger or an employee. Now that this pressure will no longer be brought to bear on Air Canada, Air Canada may decide that it will be enough to keep up with minimum standards but it can do away with such and such a thing; it will be able to start cutting corners. There is absolutely nothing in the bill guaranteeing that present standards will be maintained.

Mr. Grisé: But were Air Canada to put into practice the approach you are describing, would it keep its reputation as the foremost Canadian carrier? Would it not be heading for oblivion? At the beginning the company's management will be the same, at least for a certain period of adaptation. There is nothing in the bill indicating that such persons will no longer remain in their positions.

I come back to my original question. Do you think that Air Canada employees will be less motivated and that there will be a drop in their productivity merely because the company will no longer be under the Canadian government but will be partially privatized?

Mr. V. Blais: Well that is exactly what is happening in the air transport field at the present time! Our members have lost jobs with the carriers we compare ourselves with, carriers like Eastern and PWA. It is the same scenario everywhere. The only reason we have maintained standards in Air Canada is because it is a Crown corporation. If you take that away, there is nothing to guarantee that Air Canada will not end up like any other air company.

There is no need to privatize Air Canada. It is a good investment for the government. We do not understand why there is such insistence on the part of the government to get rid of it.

Mr. Grisé: But what is so bad about privatization? Why are you so strongly against Air Canada being privatized?

Mr. V. Blais: Because there is no reason to privatize Air Canada. Absolutely none at all.

Mr. Grisé: Are you telling me that because of privatization Air Canada employees will be offering poorer service and will be less motivated to work for the company? Is that what you are saying?

Mr. V. Blais: Try to imagine the situation an Air Canada manager will find himself in, he will be subject to

[Text]

des actionnaires, qui a lui-même un nombre imposant d'actions. Ne pensez-vous pas que ses décisions et ses directives seront affectées par sa recherche de profits?

Mr. Grisé: Est-ce que les employés de Wardair ou de Canadien International se sentent opprimés par la direction de ces entreprises?

Mr. V. Blais: Nos membres, chez Wardair, se sentent effectivement opprimés.

Mr. Grisé: Et chez Canadien International?

Mr. V. Blais: On leur a imposé des actions au lieu d'une augmentation de salaire. Ces actions ont aujourd'hui perdu de leur valeur. Le moral est très bas. L'intérêt à produire un produit de qualité n'existe pas. La volonté n'est pas là.

Mr. Erlichman: I have just one point in terms of PWA employees. After the privatization PWA employees specifically were shuffled back and forth between Calgary and Edmonton and Vancouver and back again all over the map. That did not do very much for general morale.

Apart from the question of the cutbacks and the squeezes, what is likely to happen with Air Canada in terms of people being shuffled and people being knocked out of their slots if they are in low seniority? It is certainly not going to help morale and improve service. That is part of the question apart from what management does.

Mr. Reid: I would like to make a comment about the criticism on the part of the witnesses this morning about time and the abbreviated nature of their presentations.

It was indicated by Ms Riche at the beginning that all three positions of the three unions before us were identical. Supposing we were to tour Canada or hear several other witnesses of local union nature, would there be any presentations different from those you made this morning?

Ms Riche: I believe you would receive a regional perspective. I believe you would see that this country is bigger than Ottawa, that you would hear not only from locals, but also from private citizens who use airlines.

I am from a province where I can hardly get out of the province without using an airline. Transportation is very important to the people of Newfoundland unless you have a car and you can drive across and use the ferry if there is no ice. Air travel is very important to the people of northern Labrador and you would have heard from those people in addition to the people from local unions.

• 1150

Mr. Reid: Mr. Chairman, I am not interested in rhetoric; I am interested in principles. We heard one witness this morning state definitely there is a

[Translation]

pressure from shareholders and he himself will have a significant number of shares. Do you not think that his decisions and his directives will be affected by profit-making considerations?

Mr. Grisé: Do Wardair or Canadian International employees feel oppressed by the managers of their companies?

Mr. V. Blais: Our members in Wardair do indeed feel oppressed.

Mr. Grisé: And Canadian International?

Mr. V. Blais: They were forced to take shares instead of wage increases. These shares have now lost value. Morale is very low. The interest in offering a quality product is no longer there. The will is lacking.

Mr. Erlichman: J'ai seulement un commentaire à faire au sujet des employés de PWA. Après la privatisation ces employés ont été renvoyés régulièrement de Calgary à Edmonton et à Vancouver et ils ont dû se déplacer partout. Cela n'a pas fait grand-chose pour le moral.

Indépendamment de la compression des effectifs et des dépenses, que vont devenir les employés d'Air Canada avec peu d'ancienneté s'il faut déplacer le personnel et leur trouver de nouveaux postes? Tout cela ne va certainement pas aider le moral ni permettre une amélioration du service. C'est un autre aspect de la question dont il faut tenir compte.

Mr. Reid: J'aimerais dire quelque chose au sujet de la critique faite par le groupe ce matin concernant le peu de temps alloué aux témoignages.

M^{me} Riche nous a dit au début que les positions adoptées par les trois syndicats représentés ici ce matin étaient les mêmes. Si nous devons tenir des audiences ailleurs au Canada pour entendre des groupes locaux, est-ce que nous entendrions un autre son de cloche?

Mme Riche: Je pense que cela vous permettrait d'apprécier la perspective régionale. Vous comprendriez que ce pays ne se résume pas à la seule ville d'Ottawa et ainsi vous n'auriez pas seulement entendu des sections locales de syndicat mais aussi les usagers ordinaires des lignes aériennes.

Je viens d'une province qu'il est presque impossible de quitter sans avion. C'est donc quelque chose de très important pour la population de Terre-Neuve à moins d'avoir une voiture pour prendre la traversier s'il n'y a pas de glace. Le transport aérien est très important pour la population du Nord du Labrador et vous auriez l'occasion d'entendre ces personnes aussi bien que les représentants locaux des syndicats.

Mr. Reid: Monsieur le président, je ne m'intéresse pas à la rhétorique mais plutôt aux principes. On nous a dit ce matin qu'il y a une divergence fondamentale en ce qui

[Texte]

fundamental difference in opposition to privatization. Is that not what you are going to say all across the country?

Ms Riche: It is what the local unions would say. But if you gave the rest of the country an opportunity to speak—

Mr. Reid: Have you not said that you have had member information sessions already, that you have had a bit of a reaction from the members before you came here, and that you represent all of your members?

Ms Riche: Obviously you do not feel the need to listen to other people in Canada. That is the problem.

Mr. Reid: No, I just want to feel, within the time that is available, that we are getting the basic information; I think we are getting it from you, as leaders of the union delegations who have sounded out your membership.

Ms Riche: When are you going to hear from the general traveller, the members of the public?

Mr. Reid: Just one other point then. We have heard a lot—and I think it was Ms Kryzaniwsky who emphasized it most of all—about the public need aspect.

Now, we have already had all kinds of information to the effect that CAIL services more centres and remote points than Air Canada and more than Air Canada ever did. Let me put it to you this way: What real public purpose does Air Canada serve today? It was long before this government that Air Canada's instructions were to act as a commercial carrier, to act as though it was a business-making operation. Is it because somebody says there is a top-heavy load in Montreal of 200? Do you want Air Canada to continue this kind of activity? Or will we let them, from a business point of view, continue to determine what equipment they propose to use, what schedules they are going to run, particularly since with their networks they are giving better service now across the country than this country has ever experienced before?

Mr. R. White: If that is a question, it seems to me the answer is contained in their presentation this morning.

The issue is: Is Air Canada important, as Mr. Blais said, in terms of standards for airline travel across the country or standards for safety across the country and as an important engine in the economy in terms of purchasing aircraft and the spin-off effects for the rest of the Canadian economy? We think they are very important in terms of that.

The facts are that Air Canada has set the standards in this country and would continue to set them. Yes, they have operated very much as a business. Also ultimately if there is closure of certain bases, the political responsibility comes into that. You just cannot run a country on who is the most competitive in the world in this dog-eat-dog society. There are some other rules for that. We happen to believe that there are other rules and Air Canada, as a government-owned airline, has to answer

[Traduction]

concerne la privatisation. N'entendrons-nous pas le même message partout au Canada?

Mme Riche: Ce serait le point de vue des syndicats locaux. Mais si vous donniez au reste du pays la possibilité d'exprimer son point de vue. . .

M. Reid: N'avez-vous pas dit que vous avez déjà tenu des séances d'informations pour vos membres où vous avez pu sonder leur opinion et que vous représentez tous vos membres?

Mme Riche: Il est évident que vous ne ressentez pas le besoin d'entendre d'autres éléments de la population canadienne. Voilà le problème.

M. Reid: Je veux, dans le temps qui est alloué, obtenir l'essentiel; je pense que vous nous le communiquez, en tant que dirigeant des syndicats où il y a eu consultation avec les membres.

Mme Riche: Quand allez-vous entendre le public voyageur?

M. Reid: J'ai une autre question. On nous a beaucoup parlé des besoins du public, surtout de la part de M^{me} Kryzaniwsky.

Pourtant, nous savons fort bien que CAIL dessert davantage de centres et de localités éloignées qu'Air Canada et cela depuis le début. Je vous pose donc la question: Quel est l'intérêt national servi par Air Canada aujourd'hui? C'était bien avant le gouvernement actuel qu'Air Canada a reçu la directive de mener ses affaires comme un transporteur commercial afin de réaliser des bénéfices. Est-ce parce qu'il y a 200 employés de trop à Montréal? Voulez-vous qu'Air Canada continue dans cette voie? Ou est-ce que nous allons donner à la Société la possibilité de déterminer ce qu'il lui faut comme équipement selon des critères commerciaux, et quels seront les vols réguliers offerts, d'autant plus que le réseau actuel donne un bien meilleur service au Canada que jamais dans le passé?

M. R. White: Si telle est la question, je pense que la réponse se trouve dans les exposés de ce matin.

Il s'agit de savoir, comme le disait M. Blais, quelle est l'importance d'Air Canada dans l'établissement de normes nationales en matière de sécurité des services aériens au Canada et aussi son rôle de moteur de l'économie quand il s'agit de l'achat d'avions et des retombées économiques pour le reste de l'économie canadienne. À notre avis ce rôle est très important.

C'est Air Canada qui a établi les normes au Canada et qui va continuer de le faire. Elle a effectivement fonctionné comme entreprise commerciale. Quant à la fermeture de certains centres d'entretien, la question de responsabilité politique intervient. On ne peut pas administrer un pays en ayant pour seul principe la concurrence effrénée. Il existe d'autres règles et nous estimons qu'Air Canada en tant que société d'État doit tenir compte de ces autres critères. À l'heure actuelle

[Text]

to some of those. We do have a voice at the board of directors today; we think we do, because we own the airline.

What is wrong with our owning the airline today? It is making money. It is the flagship of Canada. What is wrong with our continuing to own the airline? I would pose that question: What is wrong with that today?

The Chairman: Mr. MacLellan and Mr. Orlikow, we are going to split some time. You must have a few questions as a result of what has taken place.

Mr. MacLellan: Yes, I do. Mr. Chairman, I am encouraged, just first of all, by what the government members have said: they have not been contacted by officials of Air Canada. Mr. Chairman, I hope that all the members will be here throughout the clause by clause so we can maintain and assure that section 10 is not deleted or changed in any way. I would ask all members' co-operation on that.

Mr. Minaker: I would have thought that was very evident, Russ.

Mr. MacLellan: No. All it takes, George, is one person to move it and then if something could be... I just want to make sure. I think it is a very important question.

Just on the matter of maintenance, Mr. Erlichman, we are talking about contracting out of maintenance. During the recent strike maintenance was done in the United States, in Britain or France, I guess it was, was it? Of course, if that continues, what is the opinion of the witnesses with respect to the safety factor of this maintenance done outside of the country and the standards that exist in other countries?

Mr. V. Blais: I understand that when those aircraft came back, our members, Air Canada's employees, had to touch it up to bring it up to Air Canada's standards.

• 1155

Mr. MacLellan: That was done in the cases of maintenance done overseas.

Mr. V. Blais: Yes.

Mr. MacLellan: Has there been any indication that pension funds would be tapped by the company for the excess amounts in them at present? Has there been any indication that this is going happen?

Mr. V. Blais: The indication we have now is that they are using the surpluses to offset their contributions. Our members have always been under the impression that for every dollar we put in, Air Canada puts in one dollar. But unfortunately, by virtue of the fund itself, it is not reality. Air Canada will tell you that in some years they have put in more than the employees, and other years the employees have put in more. But now Air Canada is

[Translation]

nous avons une voix au conseil d'administration parce que nous sommes propriétaires de la ligne aérienne.

Que reproche-t-on à Air Canada comme société d'État? Elle est rentable, elle constitue une présence canadienne dans le monde. Pourquoi ne devrions-nous pas continuer à rester propriétaires d'Air Canada? Je vous pose la question: Pourquoi est-ce devenu une chose négative?

Le président: Monsieur MacLellan et monsieur Orlikow, vous devrez partager le temps qui reste. Vous aurez sans doute quelques questions à poser compte tenu de ce qui a précédé.

M. MacLellan: Effectivement. Monsieur le président, je suis encouragé par les remarques des députés ministériels: ils n'ont pas été contactés par les fonctionnaires d'Air Canada. Monsieur le président, j'espère que tous les membres du comité assisteront à nos travaux pendant l'examen article par article pour que l'article 10 reste comme tel sans le moindre changement. Je demande la collaboration de tous les membres à ce sujet.

M. Minaker: Cela me paraissait une évidence, Russ.

M. MacLellan: Non. Tout ce qu'il faut, George, c'est une personne pour proposer une motion et si... Je voulais simplement des assurances. À mon avis, c'est une question très importante.

Concernant l'entretien, monsieur Erlichman, on a parlé de la possibilité de sous-traitance. Pendant la grève récente, l'entretien a été effectué aux États-Unis, au Royaume-Uni ou en France, je pense. Si cette pratique se perpétue, que pensez-vous de son incidence sur la sécurité, compte tenu des normes observées dans d'autres pays?

M. V. Blais: Je crois savoir que quand ces avions sont revenus, nos membres, c'est-à-dire les employés d'Air Canada, ont dû faire des retouches pour que le travail soit conforme aux normes d'Air Canada.

M. MacLellan: Cela a été fait dans le cas des travaux de maintenance effectués à l'étranger.

M. V. Blais: Oui.

M. MacLellan: Y a-t-il eu des signes que la compagnie allait prendre dans la caisse de retraite l'excédent qui s'y trouve actuellement? Y a-t-il eu des signes avancoureurs?

M. V. Blais: L'indication que nous avons actuellement, c'est qu'elle se sert de l'excédent pour compenser ses contributions. Nos membres ont toujours eu l'impression que les contributions d'Air Canada étaient égales à leurs cotisations. La caisse étant ce qu'elle est, ce n'est malheureusement pas le cas. Air Canada vous dira que, certaines années, elle a contribué plus que ses employés tandis que, dans d'autres années, c'était l'inverse.

[Texte]

contributing less and less to the pension fund. In 1987 Air Canada contributed in the neighbourhood of \$10 million, whereas our members contributed \$36 million or \$39 million. That is one way for them to use those surpluses. There is no guarantee that it will go beyond that. They are doing that now, when they are subject to public scrutiny. What will happen tomorrow?

Mr. MacLellan: With respect to the million-dollar campaign to try to convince the unions to support the privatization, there was testimony that there were certain seminars, certain cassettes. Were those the only forms that were taken, or were there other forms as well, such as literature mailed to each of the employees? What other forms have been taken?

Mr. V. Blais: Air Canada has a regular publication that goes to employees called *Horizon*. There is at least one special issue of *Horizon* on privatization that has been mailed to the employees. There is a new publication being circulated. I think we are up to volume one, number two, on perspectives on privatization, which is something new. There is a booklet that was printed and distributed to all employees. And of course there was that 20-minute video by Mr. Taylor and Mr. Jeaniot that was shown to all employees during working hours.

Mr. R. White: All this is being done by these people after hours. Air Canada gives us access to the employees. They are prepared to pay them overtime except to come to our meetings. There is not any doubt about the believability of the case.

Mr. MacLellan: I would like to thank the witnesses for taking the time to come here this morning on such short notice. As somebody from Sidney, Nova Scotia, I shudder at what is going to happen. I have already seen the effects of deregulation in Halifax with the commuter airlines. They are lined up like ducks in a row. There are patients from the Victoria General Hospital and other hospitals standing 10 or 15 minutes without even a seat to sit on. If that is any sign of what is to come, then heaven help us.

Mr. Orlikow: Machinists represent not just the employees at the maintenance base in Winnipeg; they represent the finance workers, the major finance operation by Air Canada. I understand there are 400 or 500 workers there. Is there anything in this bill that would prevent the company from moving the finance centre from Winnipeg to another city in Canada?

Mr. V. Blais: No. As a matter of fact, there is no guarantee in the bill that those jobs would remain Air Canada jobs.

Mr. Orlikow: Given the tremendous strides that have taken place in computerization and communications, is there anything in this bill that would prevent Air Canada

[Traduction]

Aujourd'hui cependant, Air Canada verse de moins en moins de contributions à la caisse de retraite. En 1987, elle a contribué environ 10 millions de dollars, tandis que les cotisations de nos membres se situaient entre 36 et 39 millions de dollars. Voilà donc une façon dont la compagnie se sert de l'excédent. Rien ne garantit que cela n'ira pas plus loin. C'est ce qu'elle fait aujourd'hui, alors qu'elle se trouve dans les projecteurs. Qu'arrivera-t-il demain?

M. MacLellan: En ce qui concerne la campagne de plusieurs millions de dollars destinée à convaincre les syndicats d'appuyer la privatisation, des témoins nous ont dit qu'il y avait eu certains colloques et certaines cassettes. S'agit-il des seules formes que cette campagne a prises ou y en a-t-il eu d'autres? Des envois postaux aux employés, par exemple? De quels autres moyens s'est-on servi?

M. V. Blais: Air Canada publie un périodique destiné aux employés, intitulé *Horizon*. Au moins un numéro spécial du périodique consacré à la privatisation a été envoyé aux employés. Une autre publication est actuellement en circulation. Nous en sommes au numéro un, ou au numéro deux, et il y est question des perspectives de la privatisation. Cela est nouveau. Une brochure a aussi été imprimée et distribuée à tous les employés. Et puis, bien sûr, il y a le vidéo de 20 minutes de M. Taylor et de M. Jeaniot, qui a été montré à tous les employés pendant les heures de travail.

M. R. White: Tout cela se fait après les heures de travail. Air Canada nous permet d'avoir accès aux employés. Elle accepte de les rémunérer en heures supplémentaires, sauf lorsqu'ils viennent assister à nos assemblées. Le bien-fondé de nos arguments ne fait pas de doute.

M. MacLellan: Je tiens à remercier les témoins d'avoir accepté notre invitation au pied levé. Moi, je viens de Sydney, en Nouvelle-Écosse, et je tremble à l'idée de ce que l'avenir nous réserve. J'ai déjà vu les conséquences de la déréglementation sur les transporteurs d'appoint à Halifax. Les passagers sont alignés en rang d'oignons. Des malades venus du Victoria General Hospital doivent rester debout pendant 10 ou 15 minutes sans pouvoir s'asseoir. Si c'est ce que l'avenir nous réserve, que le ciel nous vienne en aide!

M. Orlikow: Les machinistes ne représentent pas seulement les employés de la base de maintenance de Winnipeg; cette catégorie comprend aussi les employés du service financier d'Air Canada. C'est un service important qui compte entre 400 et 500 employés. Y a-t-il une disposition dans le projet de loi qui empêcherait la société de déménager le centre financier de Winnipeg dans une autre ville canadienne?

M. V. Blais: Non. En fait, rien dans le projet de loi ne garantit que ces emplois resteront à Air Canada.

M. Orlikow: Vus les immenses progrès réalisés dans le domaine de l'informatique et des communications, y a-t-il quoi que ce soit dans le projet de loi qui empêcherait Air

[Text]

from getting rid of the finance centre? Could this work be given to a company doing similar work in the United States or another country?

• 1200

Mr. V. Blais: Yes, they could subcontract that work to another company in the United States. That would be one scenario. They could even sell it off to a parent company. We know Air Canada has been on a shopping spree these past couple of years, buying up regional airlines, buying up, for example, Gelco Express. There is nothing to stop them from buying a company or setting up a company and farming out all those jobs in Canada, in the United States, or, for that matter, even in some other country.

Mr. Orlikow: I would like to ask the auto workers about their fears about ticket agents. I understand you had to fight closures of ticket offices in Regina and Saskatoon and that you have been able to keep ticket offices open in the Sault and London, Ontario. This has been an ongoing battle. If the company gets privatized, do you foresee even more continued consolidation and the loss of jobs or the necessity to move to a more central. . . ?

Ms Kryzaniwsky: It is interesting to hear some of the members say they are very, very concerned about the maintenance base in Winnipeg. I have a list of about 30 bases where our members work, and I am very concerned about these bases.

It is an ongoing battle, not only regarding loss of jobs when Air Canada pulls out but when Air Canada flips those jobs to their wholly or partially owned subsidiaries. We have 22-year, \$14.85-an-hour Air Canada people who have pensions invested, and if Air Canada makes a decision such as it did in London, Ontario, and does not service that route any more and turns those jobs from those 22-year people over to new, hired-off-the-street \$6 Air Ontario people—and in fact Air Canada owns 100% of Air Ontario—it is an insult and a disgrace.

Mr. Reid: They are getting better service now than they ever did.

Ms Kryzaniwsky: I would like you to talk to some of my members who are not living in London any more, who were forced out.

Mr. Orlikow: I would like to ask CUPE about their fears regarding flight attendants and the consolidation of the six centres into two. What has been your experience up until now?

Mr. Udvarhely: I guess the worst-case-possible scenario, at the risk of sounding dramatic, is Armageddon for us. We have six bases, traditionally, and the people working at those bases are from the region. If this rationalization takes place, then Vancouver and Toronto will be the only

[Translation]

Canada de se débarrasser de son centre financier? Ces opérations pourraient-elles être confiées à une compagnie spécialisée dans le même domaine aux États-Unis ou ailleurs?

M. V. Blais: Oui, elle pourrait donner ce travail à contrat à une autre compagnie aux États-Unis. Ce serait une possibilité. Elle pourrait même vendre le service à une filiale. Nous savons qu'Air Canada a fait une multitude d'acquisitions ces dernières années et a acheté des compagnies aériennes régionales, comme Gelco Express, par exemple. Rien ne va l'empêcher d'acheter une compagnie ou d'en créer une et d'exporter tous ces emplois canadiens aux États-Unis ou même ailleurs.

M. Orlikow: J'aimerais que les travailleurs de l'automobile nous fassent part de leurs craintes au sujet des billettistes. Je crois savoir que vous vous êtes battus pour empêcher la fermeture des billetteries de Regina et de Saskatoon et que vous avez réussi à garder ouvertes celles de Sault-Sainte-Marie et de London en Ontario. Cela a été une lutte de tous les instants. En cas de privatisation, prévoyez-vous davantage de consolidation et de pertes d'emplois ou pensez-vous qu'il faudra déménager plus au centre?

Mme Kryzaniwsky: Comme il est intéressant d'entendre certains députés parler de leurs grandes craintes pour la base de maintenance de Winnipeg. J'ai une liste d'environ 30 bases dans lesquelles travaillent nos membres, et toutes m'inquiètent.

C'est une lutte de tous les instants, pas seulement pour les emplois qui seront perdus lorsque Air Canada s'en ira, mais aussi lorsqu'elle transférera les filiales qu'elle possède en totalité ou en partie. Nous comptons parmi nos membres des employés d'Air Canada qui ont 22 ans de service et qui gagnent 14.85\$ l'heure, et dont le fonds de retraite a été investi; si, comme à London, Air Canada décide d'interrompre le service sur une ligne et de donner l'emploi de ces personnes qui ont 22 ans d'ancienneté à de nouveaux venus embauchés à 6\$ de l'heure par Air Ontario—et je signale qu'Air Canada est propriétaire à 100 p. 100 d'Air Ontario—je trouve que c'est une insulte et une honte.

M. Reid: Le service est meilleur aujourd'hui qu'il ne l'a jamais été.

Mme Kryzaniwsky: J'aimerais que vous ayez une conversation avec certains de nos syndiqués qui ont été obligés de quitter London.

M. Orlikow: J'aimerais demander au SFCP ce qu'il craint à propos des agents de bord et de la consolidation qui réduira de six à deux le nombre de centres. Que vous est-il arrivé jusqu'ici?

M. Udvarhely: Le pire qui puisse s'imaginer: la fin du monde pour nous. Nous avons toujours eu six bases, et ceux qui y travaillent viennent de la région. Si cette rationalisation a lieu, il n'y aura plus que deux centres, l'un à Vancouver et l'autre à Toronto, Toronto étant le

[Texte]

two centres, Toronto being the hub. You are looking at some major, major social dislocations. Seniority will be all askew. You will have people parachuting in and—

Mr. Orlikow: From where would they parachute in?

Mr. Udvarhely: Senior people will parachute into Toronto or Vancouver from Winnipeg, Montreal, Calgary, Halifax. It will create pandemonium.

Mr. Orlikow: Where the housing prices are three or four times what they are—

Mr. Udvarhely: Even our Toronto members cannot afford to live in Toronto. It is ironic—

The Chairman: We are getting into housing prices now, which I think is—

Ms Riche, I would like to thank you very much for coming. You have done an exceptionally fine job. The point Mr. Reid wanted to make was valid, in that I do believe you have adequately and fairly put forward the feelings of your members.

I want to compliment Mr. White on making the point that you are not denigrating the safety of Canadian air. The National Transportation Act says that the national transportation system meets the highest practical safety standards, and I think we all agree that is an extremely important thing.

I am sorry we got into the bilingual thing a little bit. I am not going into a long harangue about legislative committees. I sat on the McGrath committee and helped bring this about, and I feel very strongly about it. We are quite happy to take presentations in either official language. It is always best. . . but your timetable was not sufficient to allow you to bring it in both. I think Mr. Grisé made the point that either Mr. Blais or Mr. Udvarhely could have brought it in in French if they had wished, and we would have been quite happy to receive it in either official language.

• 1205

Having said all of that, I once again thank you very much.

Ms Riche: I want to thank the committee for actually getting many of the members here. I have spoken to many committees that had very few government members, so I would like to commend the government members for being here.

I hope you have listened. I hope you have sincerely listened and that your minds are not closed to what these people are saying. We have here 70% of the workers of Air Canada. All these people work in Air Canada. They are not just merely labour leaders, but work and have worked for this organization for a number of years.

You have heard their sincerity and their concern about Air Canada. I would urge you to read all the material in

[Traduction]

point de convergence. On peut s'attendre à des bouleversements sociaux en profondeur. L'ancienneté sera chamboulée. Il y en a qui seront parachutés. . .

M. Orlikow: Ils viendraient d'où?

M. Udvarhely: Ceux qui ont de l'ancienneté seront parachutés de Winnipeg, Montréal, Calgary et Halifax à Toronto ou Vancouver. Tout sera sens dessus dessous.

M. Orlikow: Là où le prix des maisons est trois ou quatre fois ce qu'ils. . .

M. Udvarhely: Même les syndiqués de Toronto ne peuvent pas se permettre d'habiter à Toronto. Il est ironique. . .

Le président: Il est maintenant question du prix des maisons, ce qui, je pense. . .

Madame Riche, je vous remercie beaucoup d'être venue. Vous avez fait un travail exceptionnel. M. Reid avait raison de dire que vous avez bien exprimé le sentiment de vos membres.

Je félicite aussi M. White d'avoir bien précisé qu'il ne mettait pas en cause la sécurité des transports aériens au Canada. Aux termes de la Loi nationale des transports, notre réseau national doit répondre aux normes pratiques de sécurité les plus élevées, ce sur quoi nous nous entendons tous.

Je suis désolé que nous ayons eu cette petite discussion sur la question du bilinguisme. Je ne vais pas faire un long discours sur les comités législatifs. J'ai siégé au comité McGrath et j'ai fait ce que j'ai pu pour qu'ils voient le jour, et j'y tiens mordicus. Nous nous faisons un plaisir d'entendre les témoignages dans l'une ou l'autre langue officielle. Il est toujours préférable. . . enfin, le temps dont vous disposiez ne vous permettait pas de présenter votre exposé dans les deux langues. M. Grisé a signalé que M. Blais ou M. Udvarhely auraient pu en apporter une copie en français s'ils l'avaient voulu, et nous nous serions fait un plaisir d'en prendre connaissance dans l'une ou l'autre langue officielle.

Cela étant dit, laissez-moi encore une fois vous remercier.

Mme Riche: Je remercie le Comité d'avoir réussi à faire venir autant de membres. Il m'est arrivé de m'adresser à beaucoup de comités où fort peu de ministériels étaient là. Je félicite donc les députés du gouvernement.

J'espère que vous avez écouté. J'espère que vous avez écouté avec l'esprit ouvert ce que ces gens avaient à dire. Nous représentons ici 70 p. 100 des travailleurs d'Air Canada. Tous ces gens-là sont au service d'Air Canada. Ils ne sont pas seulement des dirigeants syndicaux, il y a aussi des années qu'ils travaillent pour la société.

Vous avez vu combien ils s'inquiètent au sujet d'Air Canada. Je vous exhorte à lire toute la documentation qui

[Text]

addition to a package of material that you each were given. I suggest you read it, and point out to you that it is in both languages. As I indicated, all the material from our unions usually is, when we have the lead time to prepare it.

I would strongly suggest that you read the article from *The Toronto Star*, which is only in English, by Hershel Hardin, who was not able to appear because this committee did not have time. The message given to you, and I speak specifically to the government members, is to have another look at this legislation, and not merely to say this is the way it is and disagree with everything that this group has said to you today; to have another look at this legislation in view of the fact of what we believe, and what many people in this country, who will never have an opportunity to speak to this committee, believe Air Canada is. Not only the workers are proud of Air Canada but the entire population of this country likes to brag about Air Canada around the world, and it is too bad those people cannot speak to you. We hope we have spoken for them, and I would urge you to have a very good look at our material.

If you need anything answered, you can always get back to us.

The Chairman: Thank you very much, Ms Riche.

The committee stands adjourned until 3.30 p.m.

[Translation]

s'ajoute à la trousse qui vous a été donnée. Je vous invite à la lire, et je vous signale qu'elle est dans les deux langues. Comme je l'ai dit, tous les documents venant de nos syndicats le sont, d'ordinaire, à condition d'avoir le temps de les préparer.

Je vous incite fortement à lire l'article du *Toronto Star*, qui n'existe qu'en anglais seulement, rédigé par Hershel Hardin, qui n'a pas pu comparaître faute de temps. Le message qui vous est transmis, et je m'adresse ici aux députés du gouvernement, est de jeter un nouveau regard sur ce projet de loi. Ne vous contentez pas de dire qu'il n'y a rien à y changer et de rejeter tout ce que nous avons dit aujourd'hui. Revoyez le projet de loi en réfléchissant bien à ce que nous, et beaucoup d'autres qui ne pourront pas témoigner devant le Comité, croyons être la vraie nature d'Air Canada. Il n'y a pas que les employés d'Air Canada qui sont fiers de la compagnie, toute la population canadienne aime vanter Air Canada à travers le monde, et il est déplorable que tous ces gens-là ne puissent pas vous parler. Nous espérons avoir parlé en leur nom, et je vous exhorte à lire de près nos documents.

Si vous avez des questions à nous poser, vous n'avez qu'à nous contacter.

Le président: Merci beaucoup, madame Riche.

La séance est levée jusqu'à 15h30.

AFTERNOON SITTING

• 1531

The Chairman: I see a quorum.

We are resuming consideration of Bill C-129, an act to provide for the continuance of Air Canada, etc. During the course of the discussion on who should come before the committee to make presentations dealing with this particular piece of legislation, the name of Dr. Lazar came up from a number of sources. Following that discussion I was asked by one of the members in particular that Mr. Donner also be asked to come before the committee. So we are doing that this afternoon.

My understanding is that between these two gentlemen there is some agreement that Mr. Donner will make a statement first. All members of the committee may ask questions in whatever order they wish. Do I understand, Mr. Donner, that you are prepared to make your statement first?

Mr. Arthur Donner, Ph.D. (Individual presentation): Yes, I am.

The Chairman: You have been good enough to provide us with a copy and I gather, Prof. Lazar, you are going to go verbally.

Mr. Donner: Thank you, Mr. Chairman. I would like to read a brief statement.

Canada's economy has evolved under a mixed system of public and private institutions. I have always been a

SEANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous avons le quorum.

Nous reprenons l'examen du projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada, etc. Au moment où nous avons discuté de la liste des témoins, le nom de M. Lazar a été cité à plusieurs reprises. Après nos discussions, un membre du comité en particulier m'a demandé que M. Donner soit invité également à comparaître devant le comité. Ces deux témoins sont réunis ici cet après-midi.

Si je ne m'abuse, nos deux témoins ont convenu que M. Donner parlerait le premier. Tous les membres du comité pourront ensuite poser des questions à l'un ou l'autre. Monsieur Donner, c'est bien cela, vous ferez votre exposé en premier, n'est-ce pas?

M. Arthur Donner (à titre personnel): C'est cela.

Le président: Merci de nous avoir fourni une copie de votre exposé. M. Lazar vous parlera, lui, sans texte.

M. Donner: Merci, monsieur le président. Je voudrais vous lire mon bref exposé.

L'économie du Canada a prospéré sous un régime d'institutions publiques et privées. De tout temps, j'ai

[Texte]

strong supporter of the role of Crown corporations when they serve a practical public policy purpose. The *raison d'être* of the public policy purpose for Crown corporations has varied historically in Canada, with interventions supported on the basis of economic development needs, ensuring Canadian control of key sectors of the economy, the provision of the supply of central services, and as a means for dealing with abuses which might arise out of natural monopolies.

Whatever the original case for Air Canada, the Canadian airline industry has changed. There are now three major carriers. Air Canada has 22,000 employees and assets of \$3.1 billion. Canadian Airlines International has 13,100 employees and assets of \$1.9 billion, and Wardair has 4,100 employees, with assets of \$792 million.

Since 1977 Air Canada's effective mandate has been to operate under commercial principles; that is, the privatization of Air Canada is a natural extension of a process which began under the federal Liberals. The former Liberal government changed the system of government subsidies and allowed Air Canada to divest itself of its most unprofitable routes. The public policy objective of Air Canada has diminished over the last ten years, yet remote regions in Canada seem adequately covered by other airlines or feeder lines. So when the federal government states that Air Canada no longer pursues a public sector mandate, this argument is carrying on a tradition which has some validity.

However, even with the new set of marching orders, Air Canada still behaves differently from what it would if it were a completely private company. In addition, there will always be disputes over the public policy role a Crown corporation should occupy.

I believe privatizing Air Canada on its own should not make a terribly big difference, but this depends on how effective the new deregulated air transportation system is in allocating routes, influencing fares, maintaining safety standards and the quality of service. In some ways deregulation and privatization are complementary, since both result in the same push in the direction of efficiency and cost cutting. Thus, the privatization of Air Canada places a bigger burden on the regulatory system than existed in the past.

There are weak rationales and strong rationales justifying the privatization measures. The government's unwillingness to directly infuse new capital into Air Canada is a weak argument which, at its core, is more ideological than sensible. After all, Hydro-Québec and Ontario Hydro, both provincially owned Crown corporations with relatively extensive economic development and commercial mandates, also borrow money for their expansions. If Air Canada needs new

[Traduction]

pensé qu'il fallait confier aux sociétés de la Couronne un rôle bien défini quand leur objectif sert pratiquement une politique publique. La raison d'être d'un objectif de politique publique pour les sociétés de la Couronne a varié dans l'histoire du Canada, et les interventions se sont justifiées soit pour des besoins d'expansion économique, soit pour garantir le contrôle canadien de secteurs clés de l'économie, soit pour la fourniture de services centraux, ou encore pour parer aux abus auxquels les monopoles naturels auraient pu donner lieu.

Quel que soit l'objectif originel d'Air Canada, le secteur canadien du transport aérien a désormais évolué. Il existe désormais trois grands transporteurs. Air Canada compte 22,000 employés et des actifs de 3,1 milliards de dollars. Les Lignes aériennes Canadien International comptent 13,100 employés et des actifs de 1,9 milliard de dollars tandis que Wardair a un effectif de 4,100 employés et un actif de 792 millions de dollars.

Depuis 1977, le mandat d'Air Canada est de fonctionner suivant des principes commerciaux. Cela signifie que la privatisation d'Air Canada est le prolongement naturel d'un processus qui a commencé avec les libéraux. Le gouvernement libéral précédent a modifié le régime des subventions gouvernementales et permis à Air Canada d'abandonner certains trajets non rentables. L'objectif de politique publique d'Air Canada s'est donc rétréci au cours des dix dernières années, et pourtant les régions éloignées semblent être desservies comme il se doit par d'autres compagnies aériennes ou des lignes d'appoint. Quand le gouvernement fédéral déclare qu'Air Canada n'est plus dotée d'un mandat public, on constate que l'argument prend racine dans les faits.

Toutefois, même avec les nouvelles consignes, Air Canada ne se comporte toujours pas comme si elle était une société tout à fait privée. En outre, il y aura toujours des différends à propos du rôle que doit jouer une société de la Couronne en matière de politique publique.

Je pense que la privatisation d'Air Canada en elle-même ne fera pas une grande différence, mais cela dépendra de l'efficacité du nouveau régime de transport aérien déréglément pour ce qui est de la répartition des trajets, de l'établissement des tarifs, du maintien des normes sécuritaires et de la qualité du service. Jusqu'à un certain point, la dérèglementation et la privatisation sont complémentaires, puisque les deux phénomènes sont le résultat d'un souci d'efficacité et de réduction des coûts. Par conséquent, la privatisation d'Air Canada impose plus d'exigences au régime de réglementation que par le passé.

Il y a des arguments forts et des arguments faibles pour justifier toutes mesures de privatisation. Le gouvernement n'est pas prêt à injecter directement de nouveaux capitaux dans Air Canada, et cela constitue un argument faible, qui, quand on y regarde de près, est plus idéologique que rationnable. Après tout, Hydro-Québec et Hydro-Ontario, qui sont deux sociétés de la Couronne appartenant à des gouvernements provinciaux, et qui ont un mandat commercial et d'expansion économique

[Text]

funds, then it should be allowed to borrow directly into capital markets just as other Crown corporations do. Theoretically they are free to do so; in practice there are extensive pre-reviews of their borrowing options.

• 1535

On an economic-efficiency basis the government's plans are on safer grounds, at least based on traditional economic analysis. Air Canada has been moving market share to the other two Canadian carriers, and, while it is profitable, it is not hugely so.

Despite Air Canada's marching orders to behave just like any other commercial firm, it still operates under a series of constraints because of its links to the government. The airline needs the government's approval on virtually everything it does, even the purchasing and financing of new planes.

I will now turn to my remarks on this particular bill.

The federal government's decision initially to sell off only 45% of Air Canada and at the same time not exercise its control with its remaining 55% ownership creates an unsatisfactory holding structure. For example, can anyone believe that Air Canada would be able to move maintenance facilities around or purchase planes from wherever it wished under the new semi-privatized structure? In my view, nothing is worse than a semi-privatized firm. If the government plans to sell off the airline, then it might as well do the whole job at once.

The condition of the share offering is not conducive to attracting equity investors. How is it possible to generate a fair price for the 45% of the firm that is up for sale when the private investor has no absolute guarantee that a future government will not change the rules relating to its passive management position?

Is the public interest, as reflected in the 55% ownership, fairly represented by having the federal government act as a passive shareholder? I do not think so. For example, one or two shareholders with up to the maximum of 10% ownership could theoretically control a \$3-billion airline, whereas public ownership of the 55% in theory would have no control.

So the main thrust of my remarks is that full-scale privatization of Air Canada would not likely impose an adverse effect on the economy or the airline. There is considerably more competition today than a decade ago, and Air Canada has been playing a diminished public policy role.

If there is complete privatization, this should also include complete privatization of the borrowing authority.

[Translation]

relativement vaste, empruntent également pour se développer. Si Air Canada a besoin de fonds, on devrait lui permettre d'emprunter directement sur les marchés financiers comme toute autre société de la Couronne. En principe, Air Canada est libre de le faire. En pratique, il y a toutes sortes d'examen préliminaires lorsqu'il est question d'un emprunt.

Quand on invoque l'argument de l'efficacité et de la rentabilité, les projets du gouvernement se défendent bien mieux, du moins quand on se fonde sur l'analyse économique traditionnelle. Air Canada a cédé une part du marché aux deux autres transporteurs canadiens et, même si la société est rentable, elle ne l'est pas énormément.

Malgré les consignes qu'on a données à Air Canada de se comporter comme n'importe quelle société commerciale, la société doit toujours respecter certaines contraintes étant donné ses liens avec le gouvernement. La société doit obtenir l'approbation du gouvernement pour presque tout ce qu'elle fait, même pour acheter et financer de nouveaux appareils.

Je vais maintenant vous donner mon opinion sur les dispositions contenues dans le projet de loi.

La décision du gouvernement fédéral de ne vendre au départ que 45 p. 100 des actions d'Air Canada et de s'abstenir en même temps d'exercer son contrôle sur les 55 p. 100 restants crée une structure de portefeuille qui n'est pas satisfaisante. Par exemple, est-ce qu'on peut prétendre qu'Air Canada pourrait déménager ses installations d'entretien ou acheter des avions comme bon lui semblerait sous ce nouveau régime semi-privé? À mon avis, il n'y a rien de pire qu'une société semi-privée. Si le gouvernement a l'intention de vendre la compagnie aérienne, il ne faudrait pas qu'il fasse les choses à moitié.

Les modalités de l'offre d'achat d'actions ne sont pas propices à attirer les investisseurs. Comment est-ce possible d'obtenir un prix équitable pour 45 p. 100 des actions quand l'investisseur privé n'a absolument aucune garantie qu'un gouvernement futur ne changera pas les règles concernant sa gestion passive de la société?

Est-ce que les intérêts de l'état, propriétaire de 55 p. 100 des actions, sont représentés équitablement si le gouvernement fédéral se contente d'être un actionnaire passif? Je ne le pense pas. Par exemple, un ou deux actionnaires qui pourraient détenir jusqu'à 10 p. 100 des actions pourraient en principe contrôler une société de 3 milliards de dollars, tandis que l'État, propriétaire de 55 p. 100 des actions, en théorie n'aurait aucun contrôle.

L'essentiel de mon propos est qu'une privatisation totale d'Air Canada n'imposerait sans doute pas de contraintes à l'économie ou à la société. La concurrence aujourd'hui est beaucoup plus féroce qu'il y a 10 ans, et Air Canada ne joue désormais qu'un petit rôle dans la politique publique.

S'il y avait privatisation totale, il y aurait privatisation totale du pouvoir d'emprunt. Toutefois, les dispositions de

[Texte]

However, this particular privatization bill is ill-conceived. Its major flaw is that it sets up the possibility of a mixed private-public enterprise remaining around for some time, which will serve neither public nor private interests very well.

I am also a bit concerned that privatization of Air Canada is occurring in Canada at the same time as deregulation remains the rage in Ottawa. The airline industry should be closely regulated, and privatizing Air Canada adds to this need. At present there are three major carriers in Canada, of which Air Canada is the largest, but who knows how many airlines will survive a decade from now?

We also regulate industries for competition policy purposes, and this is a secondary reason why the regulatory effort should be strengthened.

Finally, recognize that, once fully privatized, the federal government would be in no position to influence major purchases by Air Canada. It has no influence on procurements by Wardair or Canadian Airlines at present. The main point is that this represents a loss of an economic development instrument, which some might argue has served Canada well in the past.

The Chairman: Thank you very much, Dr. Donner. It is an interesting statement.

Prof. Lazar.

Professor Fred Lazar (Individual Presentation): I thank the committee for inviting me here, and what I would like to do is just make a series of points.

The first one is that deregulation of the industry was a mistake. It essentially removed the government's ability to monitor and control the price-setting mechanism and hence will lead eventually to substantial increases in prices for all consumers.

Second: however, given the fact that we have deregulated, we should be aware that deregulation does not necessarily require privatization. The two do not necessarily go hand in hand.

The third point, though, is that, given the deregulation and the industrial developments over the past two or three years, in particular the declining market share of Air Canada, government ownership of Air Canada continues to be a negative influence now on the company, and to try to regulate the industry by maintaining some degree of government ownership of Air Canada will only lead to further constraints upon the management of the company and hence lead to a more rapid relative decline of Air Canada's market share. Consequently privatization at this stage is warranted for the company.

[Traduction]

ce projet de loi sont mal conçues. Leur principale faiblesse est qu'on prévoit la possibilité d'une entreprise mixte, publique et privée, qui se maintiendrait pendant un certain temps et qui ne servirait très bien ni les intérêts du secteur public ni ceux du secteur privé.

Je m'inquiète également du fait que la privatisation d'Air Canada se réalise au Canada au moment où le débat sur la déréglementation est relancé à Ottawa. L'industrie du transport aérien devrait être réglementée de façon très serrée, et le fait qu'on envisage de privatiser Air Canada ne fait qu'accentuer ce besoin. Pour l'instant, il y a trois grands transporteurs au Canada, et Air Canada est le plus gros. Qui pourrait dire toutefois combien de compagnies aériennes existeront encore dans 10 ans?

Si nous réglementons certains secteurs, c'est pour atteindre certains objectifs de maintien de la concurrence, et voilà encore une raison pour pousser davantage les efforts du côté de la réglementation.

En terminant, il faut reconnaître qu'une fois Air Canada totalement privatisée, le gouvernement fédéral ne pourra plus influencer les politiques d'achat de la société. Le gouvernement fédéral ne peut pas influencer la politique d'achat de Wardair ou du Canadien International actuellement. L'essentiel ici c'est que cela représente la perte d'un outil d'expansion économique, qui, d'aucuns vous le diront, a bien servi le Canada par le passé.

Le président: Je vous remercie, monsieur Donner. Votre exposé est intéressant.

Monsieur Lazar.

M. Fred Lazar (professeur, à titre personnel): Je remercie le comité de m'avoir invité à venir et j'ai quelques arguments à présenter.

Tout d'abord, la déréglementation du secteur a été une erreur. En effet, le gouvernement a abandonné sa capacité de surveiller et de contrôler le mécanisme de fixation des prix et, par conséquent, on peut s'attendre tôt ou tard à une augmentation substantielle des prix à la consommation.

Deuxièmement, étant donné que nous avons déréglementé, nous devrions être conscients du fait que la déréglementation n'exige pas nécessairement la privatisation. Les deux ne vont pas nécessairement de pair.

Troisièmement, en présence de la déréglementation, et étant donné l'expansion industrielle que nous avons connue depuis deux ou trois ans, et en particulier la réduction de la part du marché qui revient à Air Canada, le fait que le gouvernement soit encore propriétaire d'Air Canada continue de constituer une influence négative pour la société, et vouloir essayer de continuer de réglementer le secteur en permettant à l'État de retenir une certaine part des actions d'Air Canada n'aboutira qu'à multiplier les contraintes pour la direction de la société et ne fera par conséquent que réduire davantage la part du marché d'Air Canada, qui diminue de façon relativement

[Text]

[Translation]

rapide. Par conséquent, la privatisation de la société, dans ces conditions-là, est justifiée.

• 1540

The fourth point is that privatization requires the immediate divestment of 100% interest in the company. The current plan, to repeat Arthur's words, is ill-conceived. The proposal to maintain a 55% interest in the company, among several other proposals listed in the bill, will depress the value of the 45% of the company sold to public interest. The proceeds of the sale of this 45% interest will probably be reduced by about a third. The government could perhaps get much more for that 45% interest if it sold the entire company at once rather than in several steps.

The fifth point is that the sale should not be seen for the revenue potential for the government. If we are privatizing Air Canada, it should not be for the reasons the U.K. or France is following privatization. The purpose should be to provide Air Canada with the proceeds to increase its equity base and thus increase its leverage to be able to borrow or obtain additional funds for leasing. The funds should be used for purchasing new aircraft, new facilities or leasing these aircraft.

My final point is that an ownership provision in the bill is a mistake. It opens up the possibility of an eventual foreign takeover of Air Canada. At present we are witnessing the final stages of consolidation in the U.S. industry and in the Canadian industry. The consolidation of the European industry is just beginning and probably will be complete within the next four or five years.

Once the U.S. changes its foreign investment rules for the aviation industry—this will probably happen within the next four or five years as well—we will begin to see the consolidation of the aviation industry worldwide.

Under the free trade agreement it will be quite difficult for the Government of Canada not to imitate the U.S. rules. The government may be forced into changing the foreign ownership provision in the act.

While we will still maintain some ability to monitor the possibility of a takeover, chances are that the government in the future may not take a strong position. What we will find is that not only Air Canada but also Canadian airlines will likely be acquired by foreign carriers. This will imply that there will be some significant route restructuring in Canada where Canadian cities are linked via U.S. hubs.

The two major flaws I see in the bill are that the company is not being privatized entirely in one step and that the foreign ownership provision opens up the door

En quatrième lieu, la privatisation exige la cession immédiate de 100 p. 100 des actions de la société. Le plan actuel, et je reprends ce qu'a dit Arthur, est mal conçu. L'État se propose de garder 55 p. 100 des actions de la société, et avec bien d'autres propositions du projet de loi, cela ne va qu'affaiblir la valeur des 45 p. 100 qui seront offertes au public. Le produit de la vente de ces 45 p. 100 sera sans doute réduit d'un tiers environ. Le gouvernement pourrait obtenir beaucoup plus s'il vendait toute la société d'un bloc, plutôt que de procéder par étapes.

En cinquième lieu, on ne devrait pas envisager la vente des actions comme une possibilité de recettes gouvernementales. Si l'on privatise Air Canada, on ne devrait pas le faire pour les mêmes raisons que celles qui ont été invoquées en Grande-Bretagne ou en France. On devrait le faire pour qu'Air Canada puisse disposer des recettes afin de grossir son avoir, c'est-à-dire d'augmenter ses possibilités de pouvoir emprunter et obtenir des capitaux supplémentaires pour des locations. Les fonds devraient être utilisés pour l'achat de nouveaux appareils, de nouvelles installations ou pour louer des appareils.

En terminant, je voudrais dire qu'on a commis une erreur avec les dispositions portant sur la propriété. Elles permettent une éventuelle prise de contrôle d'Air Canada par des étrangers. Pour l'instant, on en est aux dernières étapes de la consolidation du secteur aérien aux États-Unis et au Canada. En Europe, cette consolidation ne fait que démarrer et elle sera terminée sans doute dans quatre ou cinq ans.

Quand les États-Unis auront modifié les règles régissant l'investissement étranger dans le secteur de l'aviation, et ce sera sans doute dans quatre ou cinq ans également, on assistera à une consolidation du secteur de l'aviation à l'échelle mondiale.

En vertu de l'accord de libre-échange, il sera difficile pour le gouvernement du Canada de ne pas adopter les règles américaines. Le gouvernement sera peut-être forcé de modifier les dispositions concernant la propriété étrangère contenues dans le projet de loi.

Même si nous conservons toujours la possibilité de surveiller les prises de contrôle, il est possible qu'un gouvernement futur ne soit pas très ferme. Non seulement Air Canada mais le Canadien international pourraient alors passer aux mains de transporteurs étrangers. Cela signifiera une restructuration appréciable des trajets au Canada, et les villes canadiennes seront desservies par l'intermédiaire de plaques tournantes américaines.

Les deux principales lacunes, à mon avis, dans le projet de loi sont le fait que la société ne soit pas privatisée entièrement, d'un bloc, et que les dispositions concernant

[Texte]

for further changes in the foreign ownership rules and eventual takeover of the company. Thank you.

Mr. Orlikow: Your criticism of this partial privatization is very similar to that of the head of the British airline. Given the fact that the government has made it clear that its 55% ownership will be used in a passive way, which means that the privately owned 45% will be able to make the decisions about what the company does, is there anything you can see in this bill to prevent the company from purchasing planes? Airbus, for example, might well sell the planes complete and deliver them to Canada complete. There would be no Canadian input into the manufacture of the planes as there has been in virtually all the planes purchased by Air Canada up to now.

• 1545

Mr. Donner: Mr. Orlikow, I think one of the objectives of privatization is that companies make these decisions completely independently of government or outside influences. I guess I agree with you that, in theory, once privatized, they should be able to make these decisions.

I am wondering though, with respect to the timing of the forthcoming purchase of planes, whether or not some of this might be a little bit too late. But in theory I agree with you.

Mr. Orlikow: What do you mean it might be too late? Do you mean the company has to buy the planes before—

Mr. Donner: For all I know maybe commitments have been made.

Mr. Orlikow: There are stories emanating very frequently that the company is likely to purchase planes from Airbus. In the past, when the company bought planes, there may not have been a formal agreement that Boeing or McDonnell Douglas subcontract part of the work to Canadian firms. For example, wings are made in Toronto, I think, and the Winnipeg Boeing plant does a considerable amount of work for the Boeing Company. Is there anything that would prevent the privatized company from just buying planes, with no Canadian input?

Mr. Donner: I think on the basis of the 45% shareholders having complete control of decisions they could, in principle, buy the planes wherever they choose.

Mr. Orlikow: One of the arguments used for the partial privatization is that the \$300 to \$400 million they expect to get from the sale of the shares will help the company in buying planes. But is it not a fact that to replace the present fleet and to buy new planes, we are talking not about \$300 to \$400 million, but probably \$3 billion? So

[Traduction]

la propriété étrangère ouvrent la voie à des modifications éventuelles des règles de propriété étrangère qui aboutiraient à une prise de contrôle de la société. Merci.

M. Orlikow: Votre critique à l'endroit de la privatisation partielle est très semblable à la critique adressée par le président-directeur général de la compagnie aérienne britannique. Étant donné que le gouvernement a bien précisé qu'il serait actionnaire passif malgré le fait qu'il serait propriétaire de 55 p. 100 des actions, ce qui signifie que les actionnaires propriétaires de 45 p. 100 des actions pourraient prendre les décisions, y a-t-il dans les dispositions de ce projet de loi quelque chose qui empêcherait la compagnie d'acheter des appareils? La société Airbus, par exemple, pourrait vendre des appareils déjà fabriqués et les livrer tels quels au Canada. Il n'y aurait donc plus aucun contenu canadien, rien dans la fabrication de ces avions ne serait fabriqué ici, contrairement à ce qui se passe actuellement dans le cas de tous les avions achetés par Air Canada.

M. Donner: Monsieur Orlikow, je pense qu'un des objectifs de la privatisation est de permettre à la société de prendre ces décisions de façon tout à fait indépendante, sans influence gouvernementale ou autre. Je suppose que je suis d'accord avec vous en principe car une fois privatisée, ce serait au conseil d'administration de la société de prendre ce genre de décision.

Pour ce qui est toutefois des prochains achats d'appareils, il se peut que ce soit trop tard. Mais en théorie, je suis d'accord avec vous.

M. Orlikow: Que voulez-vous dire quand vous dites trop tard? Voulez-vous dire qu'il faut que la société achète ces avions avant. . .

M. Donner: Il se peut très bien qu'on ait pris des engagements.

M. Orlikow: On entend très souvent dire que la société va sans doute acheter des appareils de la société Airbus. Par le passé, quand une compagnie achetait des avions, sans qu'il y ait pour cela un contrat officiel, Boeing ou McDonnell Douglas, acceptait de donner une partie du travail en sous-traitance à des entreprises canadiennes. Par exemple, on fabriquait des ailes à Toronto, et à l'usine de Boeing à Winnipeg, on faisait aussi une grande partie du travail. Est-ce qu'il y aurait possibilité d'empêcher une société privatisée de se contenter d'acheter des avions sans contenu canadien?

M. Donner: Si 45 p. 100 des actionnaires avaient le plein contrôle des décisions, en principe, on pourrait acheter des avions n'importe où.

M. Orlikow: On a dit, pour défendre la privatisation partielle, que les 300 à 400 millions de dollars que l'on s'attendait à retirer de la vente d'actions permettraient à la compagnie d'acheter des appareils. N'est-il pas vrai toutefois que, pour remplacer toute la flotte actuelle, pour acheter de nouveaux appareils, il ne faudrait pas

[Text]

this is a very small part of what the company is going to require.

The Chairman: With respect, I am not sure either of these two gentlemen would have this information at their fingertips. I am quite happy to have them answer it, but the company will be here this evening. Unless you have the figures, Dr. Donner... perhaps they would have them.

Mr. Donner: I have read a little bit on the subject. From what I read I understand the gross figure for the plane purchase is something in the range of \$3 billion. So the \$300 million equity infusion is clearly far too small to pay for the whole thing.

Prof. Lazar: You have to keep in mind that planes are obtained in one of two ways. Air Canada may acquire some of the planes via leasing, in which case the proceeds from the sale of equity in the company will be sufficient to cover some of the down payments on the leases. So they will be able to leverage it up significantly.

The other means by which planes are obtained is by paying for them via cashflow. So we have to separate the proceeds from equity from these various mechanisms for purchasing aircraft. One does not expect an airline to go out and sell \$3 billion in equity to purchase a comparable amount of equipment. The company is not worth the \$3 billion at this time.

Mr. Orlikow: Dr. Donner, in your submission you mentioned that Hydro-Québec and Ontario Hydro borrow money on their own, as I think do all the power companies, except one in Alberta, which are now publicly owned.

If I remember what happened in Manitoba when they took over the privately owned power corporation... It was a Liberal government, and it was a Social Credit government in B.C. The reason they gave for doing it was that a publicly owned corporation could borrow the massive amounts of money required at a lower and cheaper rate than any private company.

Would there be anything wrong with Air Canada, which has never except on one occasion had to come to the government to borrow money, being permitted to go to the market and borrow the money it requires, as a publicly owned corporation?

Mr. Donner: I agree with you, sir. I think they should be able to do this as a public or a privately owned corporation. I am sure they indeed will as a privately owned corporation as well go to the market.

• 1550

Mr. Orlikow: Some of the financial analysts who specialize in air transportation have criticized the partial privatization and the bill, saying that by requiring the company to maintain its headquarters in Montreal and by requiring the company to maintain three maintenances

[Translation]

seulement 300 à 400 millions de dollars, mais sans doute 3 milliards de dollars? Cette somme ne représente qu'une infime partie de ce dont la société aura besoin.

Le président: Sauf le respect que je vous dois, je ne sais pas si nos témoins sont en mesure de vous répondre. Je suis tout à fait prêt à écouter leur réponse, mais les représentants d'Air Canada vont venir témoigner ce soir. Avez-vous des chiffres, monsieur Donner... peut-être que les gens d'Air Canada en auront.

M. Donner: Je me suis documenté un peu sur le sujet. D'après ce que j'ai lu, l'achat d'appareils représenterait quelque 3 milliards de dollars. Si la vente des actions rapportait 300 millions de dollars, cela ne suffirait absolument pas à payer la facture.

M. Lazar: Il faut se rappeler qu'on peut obtenir des avions de deux façons. Air Canada peut louer des avions, auquel cas le produit de la vente des actions de la société suffirait à couvrir une partie de la mise de fonds pour les baux. Cela sera un sérieux coup de pouce.

Par ailleurs, on peut acheter des avions grâce à la marge bénéficiaire. Il ne faut pas nécessairement appliquer le produit de la vente d'actions à ces divers mécanismes d'achat d'appareils. On ne s'attend pas à ce qu'une société aérienne vende pour 3 milliards de dollars d'actions pour acheter l'équivalent en équipement. Pour l'instant, la compagnie ne vaut pas 3 milliards de dollars.

M. Orlikow: Monsieur Donner, vous avez dit dans votre exposé que Hydro-Québec et Hydro-Ontario empruntaient de leur propre chef, comme le font toutes les compagnies d'électricité, sauf une en Alberta, qui est désormais étatisée.

Si ma mémoire est bonne, au Manitoba, quand on a pris le contrôle de la compagnie d'électricité privée... c'était un gouvernement libéral, et en Colombie-Britannique, il y avait un gouvernement créditiste. On a dit qu'on étatisait cette compagnie parce qu'une société publique pouvait emprunter des sommes énormes à un taux bien inférieur que ne pourrait le faire une compagnie privée.

Air Canada, qui n'a jamais, sauf une fois, demandé au gouvernement l'autorisation d'emprunter, ne pourrait-elle pas obtenir la permission d'emprunter sur les marchés monétaires, comme toute autre société étatisée?

M. Donner: Absolument, monsieur. Je pense qu'Air Canada pourrait le faire en tant que société publique comme en tant que société privée. Je suis sûr qu'elle le fera quand elle sera privatisée.

M. Orlikow: Les analystes financiers experts en transports aériens ont critiqué la privatisation partielle et le projet de loi, en faisant valoir qu'en exigeant que la compagnie maintienne son administration centrale à Montréal, et en exigeant que la compagnie maintienne



[Texte]

bases in Montreal, Toronto and Winnipeg, the government is tying the hands of the company and not permitting it to be as efficient as it could be, if the company were permitted as a private company—as it should be—to make those kinds of decisions purely on the basis of efficiency and the best use of its resources. Would you agree with that?

Mr. Donner: I agree from a cost perspective. It is clearly in the company's interest to be able to choose where it wants to locate its facilities. I do not know enough about the industry to comment on those three particular locations.

Prof. Lazar: Let me just add that there is also the uncertainty that, despite the government's claim that they really will be a passive investor, they do have a direct line to the headquarters in Montreal. They may try to influence in various indirect means various sorts of investment decisions of the company. There are requirements on maintaining the headquarters in Montreal and these three maintenance facilities increases this uncertainty in the minds of private investors.

Mr. Orlikow: On the other hand, for the company, whether private or public, to be required to maintain or expand these maintenance bases or to keep the finance department of the company in Winnipeg, these have been and could be in the future important in encouraging the regional development of the country, rather than concentration in one or two major centres. Is that not a fact?

Prof. Lazar: Yes, there is that possibility. Offsetting it is the possibility that the company may not devote more resources to facilities in certain parts of the country and at some time in the future turn to the government to say it does not make any sense, it is having a negative impact on our performance, and therefore it would like to have the right to shut these down. It is conceivable that the private interests in the company could initiate a suit against the government to change these policies because it is diminishing the value of the minority shareholders.

Mr. Orlikow: We have been told by the minister that the provisions in the bill that prohibit any single shareholder from owning more than 10% of the company and prohibit foreign ownership of more than 25%, which gives the public control... is it not a fact that if you had two shareholders each owning 10%, particularly if the 55% owned by the government is exercised in a passive way, those two owners would have real control of the company?

Mr. Donner: I think that would very quickly emerge, yes, sir.

[Traduction]

trois centres d'entretien, à Montréal, à Toronto et à Winnipeg, le gouvernement lui mettait des bâtons dans les roues et ne lui permettait pas de prendre toutes les décisions nécessaires au nom de l'efficacité. Une compagnie privée devrait avoir le droit de prendre ce genre de décisions uniquement pour des raisons d'efficacité et de meilleure utilisation des ressources. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Donner: Je suis tout à fait d'accord avec vous du point de vue des coûts. Il est manifeste que la compagnie doit pouvoir choisir elle-même l'endroit où elle situera ses installations d'entretien. Je ne suis pas assez bien renseigné pour vous dire si les trois centres imposés se justifient.

M. Lazar: Je voudrais ajouter quelque chose. Il y a encore une incertitude. Malgré le fait que le gouvernement proclame qu'il sera un investisseur passif, il aura quand même un accès direct à l'administration centrale à Montréal. Il se peut que le gouvernement veuille influencer par des moyens plus ou moins indirects les décisions de la société concernant les investissements. Il y a l'exigence du maintien de l'administration centrale à Montréal et de ses trois centres d'entretien, et cela ne fait qu'accroître les doutes qui surgissent dans l'esprit des investisseurs privés.

M. Orlikow: D'autre part, que la compagnie soit privée ou publique, l'exigence de maintenir et d'élargir les centres d'entretien dans ces trois villes ou encore de maintenir les services financiers à Winnipeg, pourrait, comme on l'a constaté par le passé, donner un coup de pouce à l'expansion régionale, et éviter une concentration trop grande dans un ou deux grands centres. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Lazar: Tout à fait, c'est possible. Mais je dirais en grande partie que la société ne va pas nécessairement consacrer plus de ressources à des installations dans certaines régions du pays, et il se pourrait qu'un peu plus tard elle dise au gouvernement que cette exigence est insensée, qu'elle est néfaste pour sa performance et que, par conséquent, elle devrait avoir le droit de fermer n'importe lequel de ces centres. Il est concevable que les actionnaires privés de la compagnie intentent des poursuites contre le gouvernement pour que cette politique soit modifiée, car elle pourrait contribuer à faire baisser la valeur des actions minoritaires.

M. Orlikow: Le ministre nous a dit que les dispositions du projet de loi qui interdisent à un actionnaire unique de détenir plus de 10 p. 100 des actions et empêchent que la société soit à plus de 25 p. 100 propriété étrangère, ce qui donne le contrôle public... N'est-il pas vrai que, si deux actionnaires détenaient chacun 10 p. 100 des actions, surtout quand on sait que le gouvernement, actionnaire à 55 p. 100, demeurerait passif, ils pourraient exercer un véritable contrôle sur la société?

M. Donner: Je pense que cela pourrait se produire effectivement.

[Text]

Mr. Orlikow: You talked, I think, about the ability of companies to compete price-wise and so on. Not very long ago, one of our members from Regina told us that one of the airlines was offering such a cheap fair from Calgary to Toronto that two of his constituents drove by car from Regina to Calgary in order to get that cheap fair, and then, of course, had to drive back. This was at a time when people were worried about the supply of oil. Does that kind of competition make much sense in this country?

Mr. Donner: That kind of competition suggests perhaps a bit of market instability. I guess I do not know very much about the airline business. As I pointed out in my opening statement, it is very possible that in the future we will have fewer than three airlines.

Prof. Lazar: What you are observing is really a temporary phenomenon—an oversupply of aircraft and an aggressive competition among the three carriers. This will probably persist for another couple of years, as all three companies are increasing their fleets and re-equipping their fleets.

• 1555

The longer-term results, however, will probably be the demise of one of the three carriers, because the Canadian market simply cannot sustain all three, and once that occurs you will have the U.S. experience over the past couple of years, essentially a rapid escalation in even the cheapest of the discount fares. So while these cheap fares are available, these people should take advantage of them because they are not going to be available for long.

Mr. Orlikow: You mentioned the possibility of at least one of these airlines in fact being taken over by a large American airline, and also the possibility that travel between Canadian cities, for example, Vancouver and Toronto, could very well at that time move across the United States rather than Canada. Would you care to comment on that?

Prof. Lazar: I envision, probably within about a 10-year period, that both Canadian Airlines and Air Canada will likely be acquired by some foreign company. If Canadian Airlines is acquired by American, and there is a close relationship between the two, the only advantage for Canadian travellers is that Toronto will become a new hub city for American. So travel across country will generally be via Toronto or perhaps via Chicago.

For Air Canada, I am not quite sure at this time who a perspective buyer will be, but if it is another American carrier then we will find travel, particularly from the prairie provinces to Ontario or further east, will be via some intermediate U.S. city.

[Translation]

M. Orlikow: Vous avez parlé de la possibilité pour les compagnies aériennes de se faire une concurrence des prix, etc. Il n'y a pas très longtemps, un député de Regina nous a dit qu'une des compagnies aériennes offrait des tarifs tellement intéressants entre Calgary et Toronto que deux de ses électeurs se rendaient en voiture de Regina à Calgary afin de pouvoir en profiter, et évidemment, ils devaient rentrer en voiture également. C'était à une époque où les gens s'inquiétaient de l'approvisionnement en pétrole. Est-ce que ce genre de concurrence est de bonne guerre au Canada?

M. Donner: Ce genre de concurrence témoigne peut-être d'une certaine instabilité du marché. Je suppose que je ne connais pas grand-chose aux affaires d'une compagnie aérienne. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il est fort possible que tôt ou tard nous ayons moins de trois compagnies aériennes.

M. Lazar: Il s'agit ici d'un phénomène plutôt provisoire... Il y a trop d'appareils et il y a une concurrence féroce entre les trois transporteurs. Cela va durer encore quelques années peut-être, vu que les trois sociétés sont en train d'augmenter le nombre de leurs appareils et de les rééquiper.

À long terme, cependant, une des trois compagnies aériennes fera vraisemblablement faillite, car le marché canadien ne peut tout simplement pas les porter toutes trois et ensuite nous assisterons à la même situation qu'ont connue les États-Unis au cours des deux dernières années, à savoir une hausse rapide des tarifs bon marché les moins chers. Alors tant que ces tarifs bon marché seront offerts, les gens devraient en profiter car cette situation ne va pas durer longtemps.

M. Orlikow: Vous avez dit qu'une de ces compagnies aériennes au moins pourrait être reprise par une grosse compagnie américaine et que ce faisant, pour aller d'une ville canadienne à une autre, de Vancouver à Toronto, par exemple, cette compagnie passerait par les États-Unis et non par le Canada. Pourriez-vous nous en dire davantage là-dessus?

M. Lazar: Dans environ 10 ans, je crois que tant les Lignes aériennes canadiennes internationales qu'Air Canada auront été rachetées par une compagnie étrangère quelconque. Si les Lignes aériennes canadiennes sont rachetées par American Airlines, et il existe des rapports étroits entre ces deux compagnies, le seul avantage que cela présenterait pour les Canadiens serait que Toronto deviendrait un nouveau centre de service en étoile pour American Airlines. Ainsi, les avions de cette compagnie feraient escale soit à Toronto soit à Chicago.

Quant à Air Canada, je ne suis pas sûr pour le moment qui pourrait la racheter, mais si c'est une autre compagnie aérienne américaine, les avions assurant la liaison entre les provinces des Prairies et l'Ontario et les provinces situées plus à l'Est feront escale dans quelque ville américaine intermédiaire.

[Texte]

Mr. Orlikow: You talked about the fact that Canadian Airlines already has a partnership arrangement with American Airlines for the third terminal in Toronto. Do you also see the possibility or the likelihood that parts of the system, such as the booking of flights, the keeping of the financial records and the sales, could be concentrated between these three airlines, or by one of them with an American company, or in a separate company operating out of the United States?

Prof. Lazar: I think the first stage in the development of the consolidation, as I see it, will be that Canadian-based carriers will enter into various types of marketing and other co-operative ventures with American or foreign carriers, and basically serve the same role as the current commuter or feeder carriers. As a result, you will see more joint listing of flights, more integration of the schedule of the Canadian companies with those of foreign companies, and more joint decision-making over fares. That will be the first stage. At a later stage, if the acquisitions take place, you will see most of the major activities, financial, marketing, etc., will be transferred to the U.S. or perhaps European headquarters.

Mr. Orlikow: Are you talking about the loss of a substantial number of jobs?

Prof. Lazar: I envision a loss of a substantial number of jobs even before that, since all three carriers will continue reducing their employment levels. Then later down the line, the types of jobs we are looking at that will be lost will primarily be management positions.

Mr. MacLellan: Prof. Lazar, I would like to thank you and Mr. Donner for coming here this afternoon. It has been very helpful to have your co-operation in appearing at such short notice.

I would like to just ask you about something in your book, *The Deregulation of the Canadian Airline Industry*, where you quote Reschenthaler and Stanbury. The quote you give is:

Air Canada is really three distinct airlines: one, a major transcontinental and long-haul international carrier; two, a good-sized high-volume short-haul carrier; and three, a local service carrier to quite a number of small centres.

Then you go on to explain this and how you feel this is going to offer certain benefits for Air Canada's diversification, and you say:

By being three distinct airlines, Air Canada can benefit from specialization; that is, tailoring its aircraft to its roots. Air Canada can also benefit from the interdependencies to increase the utilization of its fleet. Air Canada can also increase load factors on specific routes by collecting passengers from different final destinations, flying them to a hub and connecting them with flights to their ultimate destinations. Air Canada can exploit the economies of scale available for

[Traduction]

M. Orlikow: Vous avez dit que les Lignes aériennes canadiennes avaient déjà conclu un accord avec American Airlines pour ce qui est du troisième terminal de Toronto. Pensez-vous également que certaines autres parties du système, comme la réservation des vols, la tenue des registres financiers, les ventes, pourraient être concentrées entre ces trois compagnies aériennes ou par l'une d'entre elles associée à une compagnie américaine, ou par une autre compagnie distincte dont le siège social serait aux États-Unis?

M. Lazar: Je crois que dans un premier temps, les compagnies aériennes canadiennes concluront divers accords de marketing et autres projets de coopération avec des compagnies aériennes américaines ou étrangères et assumeront le rôle que jouent actuellement les compagnies de lignes secondaires. Les vols seront donc regroupés, les horaires des compagnies canadiennes seront davantage intégrés à ceux des compagnies étrangères et les tarifs seront décidés ensemble. C'est ce qui se fera dans un premier temps. Plus tard, si ces compagnies sont rachetées, la plupart des activités importantes d'ordre financier, la commercialisation, etc, seront transférées aux États-Unis ou en Europe.

M. Orlikow: Cela entraînera-t-il une perte importante d'emplois?

M. Lazar: Il y en aura bien avant cela, étant donné que les trois compagnies aériennes continueront de réduire leurs effectifs. Puis plus tard, ce sont surtout les postes de cadre qui seront supprimés.

M. MacLellan: Monsieur Lazar, je voudrais vous remercier, vous et M. Donner, d'avoir bien voulu venir ici cet après-midi. Nous vous remercions d'avoir bien voulu répondre à notre invitation en un délai aussi court.

Et je voudrais vous poser une question à propos d'une citation de Reschenthaler et Stanbury dans votre livre intitulé: *The Deregulation of the Canadian Airline Industry*. La voici:

Air Canada assure trois services différents: elle est une grande compagnie aérienne internationale transcontinentale qui compte des avions long-courriers; elle est aussi une compagnie aérienne de taille moyenne, à volume élevé, dotée de court-courriers et enfin, elle est une petite compagnie locale desservant un certain nombre de petits centres.

Vous expliquez ce que vous entendez par là et ensuite vous parlez de la diversification qui en sera d'autant facilitée pour Air Canada et vous dites ceci:

En assurant trois services distincts, Air Canada peut profiter d'une certaine spécialisation; c'est-à-dire qu'elle peut moduler les services qu'elle offre. Air Canada peut également profiter des interdépendances pour accroître le recours à ses avions. Air Canada peut également accroître sa charge sur certains parcours en accueillant les passagers dont les destinations finales diffèrent, en les transportant dans un centre de transit et en assurant leurs correspondances. Air Canada peut

[Text]

maintenance, inventories and personnel involved in ticketing, reservations and baggage handling.

* 1600

Now, I want to ask you what changes you foresee privatization having on the advantages of specialization in aircraft, interdependence of its aircraft fleet, collection of passengers who take different connecting flights, and use of the economies of scale for maintenance, personnel and inventory that result from a large integrated route network. Could you perhaps explain those?

Prof. Lazar: The only differences I can see privatization making are the following, and again, I am assuming complete privatization and no government involvement whatsoever.

First, I think you will see a reduction in the number of maintenance facilities. A second possibility is that, in order to take advantage of what I refer to as economies of scope and economies of scale, there will be a reduction in manning levels at the head office and primarily in some of the smaller cities in the country, substituting perhaps part-time people or some other intermediate service, some private companies that will provide personnel to take care of ticketing, baggage handling, etc.

Another possible change is that Air Canada may decide to become somewhat more aggressive in defending certain key elements in its domestic route structure and thus become more aggressive in dealing with the competitive inroads of Canadian Airlines and Wardair. I suspect that, with government ownership, they have been somewhat reluctant to be seen as an aggressive competitor and perhaps a villain by the public and the press in trying to match or drive out the competitors.

The final possible impact is that they may then decide to continue concentrating on their international efforts, and they may believe they may get access to international routes more readily if they are a private company.

Mr. MacLellan: Did you feel that privatization was forced on Air Canada because of deregulation in the United States?

Prof. Lazar: No. If that were the case, you would not have management favouring privatization. Air Canada's senior management are strongly in favour of privatization. They have been so since the industry has been deregulated. So I do not think it is a case that deregulation has forced privatization down on Air Canada. Once the industry was deregulated, management decided at that time that it would be in their best interest in order to be able to compete successfully in that environment to have their strings with the government cut entirely.

Mr. Donner: Perhaps I may offer an observation on the point about how a privatized firm would operate differently. Just to add a few other elements, it seems to

[Translation]

exploiter les économies d'échelle qu'offrent l'entretien, le matériel et le personnel chargé de la vente des billets, des réservations et de la manutention des bagages.

Je voudrais vous demander quels changements la privatisation d'Air Canada, à votre avis, apportera aux avantages que représentent la spécialisation des avions, l'interdépendance de son parc d'avions, l'accueil des passagers en transit et l'utilisation des économies d'échelle qu'offrent l'entretien, le personnel et la matériel propres à un important réseau intégré. Pourriez-vous nous en dire davantage là-dessus?

M. Lazar: À mon avis, la privatisation, et là encore, je suppose qu'elle est intégrale et non partielle, entraînera les changements suivants.

Premièrement, je crois que le nombre des centres d'entretien diminuera. Deuxièmement, en vue de tirer profit de ce que j'appelle les économies de portée et les économies d'échelle, le personnel au siège social et en particulier dans certaines petites villes du pays sera réduit au profit d'employés à temps partiel ou de services intermédiaires, de compagnies privées qui assureront la vente de billets, la manutention des bagages, etc.

Troisièmement, Air Canada pourrait décider de défendre plus agressivement certaines de ses liaisons intérieures clés et lutter davantage contre la concurrence des Lignes aériennes canadiennes et de Wardair. Étant nationalisée, je crois qu'Air Canada n'a pas voulu donner l'impression d'être un concurrent agressif et être ainsi perçue par le public et la presse comme essayant d'acculer ses concurrents à la faillite.

Enfin, Air Canada pourrait alors décider de continuer de multiplier ses liaisons internationales si elle croit qu'elle aura plus facilement accès à ces liaisons à titre de compagnie privée.

M. MacLellan: Pensez-vous que l'abolition de la réglementation aux États-Unis a entraîné la privatisation d'Air Canada?

M. Lazar: Non, si c'était le cas, la direction ne serait pas partisane de la privatisation. Les cadres supérieurs d'Air Canada prônent tous fermement la privatisation et ce, depuis que l'industrie aéronautique a été déréglementée. Alors je ne crois pas que l'abolition de cette réglementation ait entraîné la privatisation d'Air Canada. Dès que la réglementation dans l'industrie a été abolie, la direction a décidé qu'il serait préférable qu'Air Canada coupe tous ses liens avec le gouvernement en vue de livrer concurrence aux autres compagnies aériennes.

M. Donner: Pourrais-je faire une observation à propos de la nouvelle façon dont cette entreprise serait gérée. Il me semble, entre autres, que la qualité de la gestion serait

[Texte]

me the quality of management would be different. I assume the quality of management would be better. First of all, the board of directors would be a different group of people. They would not be political appointees; they would be appointed in terms of the shareholders' strength. Second, management would not have to operate within the constraints of the legislated timetables for getting things done. In addition, government intervenes in a lot of Air Canada's decisions. They intervene in terms of purchasing the new fleet and where the new fleet is going to be purchased from. The federal government, quite properly in my mind, is concerned about the procurement offsets, I am sure. But all this slows down the whole process. Now, if Air Canada in theory were making the same decision, I would imagine the decision would be made a lot faster. So decision-making would be much faster under a privatized firm.

Mr. MacLellan: I want to apologize to both gentlemen for not being here to hear the presentations, so this may be redundant. Prof. Lazar, I know you have mentioned the takeovers you foresee of Canadian airlines by foreign companies. So I want to go a little deeper with both you gentlemen into what you see deregulation and privatization doing to reduce competition in Canada.

• 1605

Prof. Lazar: First of all with regard to deregulation, you referred to my earlier book. The predictions I made there both for the Canadian and the U.S. markets have turned out to be quite correct; namely, quite a rapid consolidation. I also stated in arguing against deregulation that the long-term effect of this consolidation in the separate markets would be substantial increases in fares. In other words, instead of having government basically control the fare-setting process, the major companies would control the fare-setting process. That is what we have seen in the U.S. Once we get this shake-out in Canada, that is what we will see in Canada. So that has been the first set of effects.

The second, with regards to privatization, not only in Canada but let us say in the European market as well, and perhaps the Japanese market, is that the consolidation we see in the various markets will simply carry forth, as I have said, to the international arena with the development of, sort of, mega-international carriers. In that environment I can see perhaps six or seven surviving with perhaps a few specialized regional carriers being integrated into that system. That is what I see the longer-term evolution of deregulation cum privatization all leading to.

Mr. Donner: I do not have any direct observations on the deregulation side, but I agree with Prof. Lazar that we are probably moving towards a period of consolidation—that there will be fewer airlines, both internationally and domestically. I share Prof. Lazar's worry about the 25% limit on foreign ownership. I suppose how that is handled depends upon government will and the future will of both

[Traduction]

autre; elle serait meilleure. Premièrement, le conseil d'administration serait composé de personnes tout à fait différentes qui n'auraient pas été nommées par le gouvernement mais en fonction de la position des actionnaires. Deuxièmement, la direction n'aurait pas à respecter des calendriers législatifs. Les décisions prises par Air Canada sont en général toutes sanctionnées ou infirmées par le gouvernement. Le gouvernement intervient lorsqu'il s'agit d'acheter de nouveaux avions et auprès de qui. Le gouvernement fédéral, et c'est tout à fait approprié à mon avis, s'inquiète des retombées de ces achats, j'en suis sûr. Cependant, cela a pour effet de tout retarder. Or, si Air Canada avait les mains libres, je suis à peu près sûr que ces décisions seraient prises beaucoup plus rapidement.

M. MacLellan: Je voudrais m'excuser auprès de vous deux d'être arrivé en retard si bien que je n'ai pas pu entendre vos déclarations liminaires. Monsieur Lazar, je sais que vous avez parlé du rachat éventuel de compagnies aériennes canadiennes par des compagnies étrangères. Je voudrais que vous me parliez davantage de l'effet qu'auront la déréglementation et la privatisation sur la concurrence au Canada.

M. Lazar: Vous avez parlé du livre que j'ai publié à propos de la déréglementation. Or, les pronostics que j'y ai faits à propos des marchés canadien et américain se sont avérés: nous avons assisté à toute une série de fusions effectuées très rapidement. De plus, dans l'argumentation que j'y ai développée pour prôner le maintien de la réglementation, j'ai également dit que ce remembrement entraînerait une augmentation sensible des tarifs. Autrement dit, ce sont les grosses compagnies aériennes qui décideraient des tarifs et non plus les gouvernements. C'est ce qui s'est produit aux États-Unis. Et c'est ce qui se produira au Canada. Voilà donc les premiers effets.

Ensuite, à propos de la privatisation, non seulement au Canada, mais en Europe et peut-être même au Japon, ce remembrement auquel nous assistons un peu partout suivra petit à petit son cours et, comme je l'ai dit, entraînera la création de compagnies aériennes internationales largissimes. Ainsi, il y aura peut-être six ou sept compagnies aériennes qui survivraient, sans compter les quelques compagnies régionales spécialisées qui leur seraient intégrées. Voilà ce qu'entraîneront la déréglementation et la privatisation de l'industrie aéronautique.

M. Donner: Je n'ai rien de spécial à dire à propos de la déréglementation, mais je m'associe aux propos de M. Lazar qui estime que nous allons vraisemblablement assister à une période de restructuration et que le nombre de compagnies aériennes diminuera, tant à l'échelle internationale qu'à l'échelle nationale. Je partage l'inquiétude que M. Lazar a exprimée à propos de la

[Text]

the regulatory authorities and future governments. At this point I would worry that an airline like Air Canada could pass out of Canadian control.

Mr. Reid: Mr. Chairman, a point of order to the questioner and those responding, how can they indicate foreign takeovers when the National Transportation Act says that 75% of the shares held by the airline industry in Canada must be Canadian controlled?

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, that is hardly a point of order.

The Chairman: I am afraid, Mr. Reid, that is not a point of order. You will have a chance to put your questions in a few minutes. I think that is a debate.

Mr. Reid: I think it is somewhat misleading.

The Chairman: You will have a chance to argue the point very shortly.

Prof. Lazar: I just wanted to add a footnote to that 25% foreign ownership rule at the present time. If there are some astute financial people in this country, they would go to a company such as United Airlines and tell them to buy up that 25% interest and essentially get effective control at this stage and begin with the integration of Air Canada's system into theirs.

Mr. MacLellan: So, do you see a possibility, gentlemen, that with the privatization of Air Canada there would just be one major airline in Canada?

Mr. Donner: I agree that is a future possibility. The basic economic trends seem to be pushing us in that direction; certainly two if not three.

Prof. Lazar: Privatization is not pushing us towards one surviving airline; it was deregulation that started the process. When deregulation was being debated we had seven carriers. We are now down to three—or I sometimes refer to two and a half—and I suspect eventually two.

Mr. MacLellan: Mr. Donner, you have stated publicly that you are opposed to the mixed-private economy. What are your reasons? Do you think by selling 45% of the shares we are getting the worst of both worlds?

Mr. Donner: It seems to me that with the 45-55 split—the 45 being private, 55 being passive public or government—we do indeed have the worst of both worlds. Control over Air Canada will be centered in that 45% group, but obviously it is going to be centered in a much smaller core of that 45% group. That sounds to me to be unfair. Also the 55% public sector ownership, which is *de facto*, is not fully represented, and that also sounds unfair. I made a point earlier that just in the share offerings it seems to me that because Air Canada is not being fully privatized in one move, you are not maximizing the revenues to be earned from the shares.

[Translation]

limite de 25 p. 100 imposée à l'achat d'actions par l'étranger. Je suppose que cela dépend de la volonté du gouvernement et de la volonté future des organismes de réglementation et des gouvernements futurs. Pour l'instant, je m'inquiéterais si une compagnie aérienne comme Air Canada passait entre des mains étrangères.

M. Reid: Monsieur le président, puis-je invoquer le Règlement? Comment nos témoins peuvent-ils parler de rachat par des étrangers lorsque la Loi nationale sur les transports prévoit que 75 p. 100 des actions détenues par l'industrie aéronautique au Canada doivent l'être par des Canadiens?

M. Orlikow: Monsieur le président, ce n'est pas un rappel au Règlement.

Le président: Effectivement, monsieur Reid. Vous pourrez poser vos questions dans quelques instants. Je crois que c'est plutôt un point de débat.

M. Reid: C'est trompeur, à mon avis.

Le président: Vous pourrez en discuter dans quelques instants.

M. Lazar: Je voudrais faire une observation à propos de cette limite de 25 p. 100. S'il existe des financiers avisés dans ce pays, ils n'ont qu'à dire à une compagnie aérienne comme United Airlines de prendre une participation de 25 p. 100 dans Air Canada, leur donnant ainsi une majorité de contrôle et d'intégrer petit à petit Air Canada à United Airlines.

Mr. MacLellan: Dans ce cas, pensez-vous que le Canada ne compterait plus qu'une grosse compagnie aérienne si Air Canada était privatisée?

M. Donner: C'est possible, si nous tirons les leçons de l'expérience américaine; il y en aurait certainement deux, si ce n'est trois.

M. Lazar: Ce n'est pas la privatisation qui entraînera la faillite des compagnies aériennes, mais l'abolition de la réglementation. Lorsque ce débat a commencé, le Canada comptait sept compagnies aériennes. Il n'y en a maintenant plus que trois—et je dis parfois qu'il n'y en a que deux et demie—et je crains qu'il n'y en ait plus que deux dans un proche avenir.

M. MacLellan: Monsieur Donner, vous avez dit publiquement que vous vous opposiez à une économie mixte. Pourquoi? Pensez-vous que ce serait la pire des choses si le gouvernement vendait 45 p. 100 de ses parts?

M. Donner: Effectivement. Ceux qui détiendront 45 p. 100 des actions seront ceux qui contrôleront Air Canada, mais de toute évidence, ce ne sera qu'un petit groupe. Cela me semble injuste. De plus, le public, qui détiendra 55 p. 100 des actions, ne sera pas pleinement représenté, et cela aussi est injuste. J'ai dit plus tôt au sujet de l'offre d'actions que, d'après moi, puisque Air Canada n'est pas entièrement privatisée en une seule fois, on n'obtient pas le maximum des recettes que pourraient procurer les actions.

[Texte]

• 1610

[Traduction]

Mr. MacLellan: Do you have any comment on that, Prof. Lazar?

Prof. Lazar: Other than the comments made earlier, you are depressing the value of that 45%. You are simply going to get a much smaller amount from the sale of that 45% by maintaining that 55% government interest. And if the plans are to be a passive shareholder and eventually sell the remaining 55%, the government should do that all at once in order to maximize the proceeds from the sale.

Mr. MacLellan: That is right. And that would maximize the proceeds.

/ Do you feel this is a good time to be going to the market, as compared to last year, say, when it seemed that Air Canada was going to be privatized? Is this a good time to be selling the shares of Air Canada, particularly under mixed privatization?

Prof. Lazar: It is a good time in the sense that the markets are more rationally valuing companies. Yes, it would have been better last summer when the markets were irrationally valuing companies. We cannot be assured that we are going to get into that type of situation again in the very near term, so instead of waiting for another speculative boom to hit the financial markets—and that may take quite a while—we might as well consider selling the shares at this time when there is a proper valuation of companies' values.

Mr. Donner: I think it is very difficult to answer that question, whether it is a good time or a bad time to be selling shares, because it requires the answer to make a forecast whether you believe the stock market is going up or down. I think that is a very difficult game to get into.

Mr. MacLellan: I just wanted to ask another question.

Mr. Donner, you mentioned in an article in *The Toronto Star*, I think it was April 25, in which you said that a privatized Air Canada could still play an important public policy role. How do you see that?

Mr. Donner: What I meant in that article was that because of Air Canada's size and its national dimension, any of its major decisions have very important public policy implications. For example, where they buy planes and whether or not there are any procurement offsets, where maintenance facilities are located and so on. So that is a public policy role, although the decision may be made completely on private bases.

Mr. MacLellan: My understanding of a public policy role is when it is influenced by the public sector. I just would not see a privatized Air Canada as being

M. MacLellan: Voulez-vous commenter cela, monsieur Lazar?

M. Lazar: Aux commentaires qui ont été formulés plus tôt, j'ajouterais qu'on abaisse la valeur de cette tranche de 45 p. 100. On va tout simplement obtenir moins d'argent de la vente de cette tranche de 45 p. 100 du fait qu'il y a maintien de la participation de l'État à 55 p. 100. Si l'État a l'intention de demeurer un actionnaire passif et de vendre plus tard les 55 p. 100 qui restent, le gouvernement devrait le faire immédiatement pour obtenir le maximum de recettes de la vente.

M. MacLellan: Vous avez raison. Et les recettes atteindraient alors leur maximum.

Croyez-vous que le temps est propice à une intervention sur le marché, comparativement à l'an dernier, par exemple, où il semblait qu'Air Canada serait privatisée? Est-ce un temps propice pour la vente des actions d'Air Canada, surtout qu'il s'agit d'une privatisation mixte?

M. Lazar: C'est un moment propice en ce sens que les marchés évaluent les sociétés d'une manière plus rationnelle. C'est vrai que cela aurait été préférable l'été dernier, où les marchés évaluaient les sociétés d'une manière peu rationnelle. Nous ne pouvons pas être sûrs qu'une situation de ce genre va revenir dans un avenir très proche, de sorte que, au lieu d'attendre qu'une autre flambée spéculative se produise sur les marchés financiers—il faudrait peut-être attendre longtemps—nous ferions aussi bien d'envisager de vendre les actions aujourd'hui où il se fait une évaluation juste de la valeur des sociétés.

M. Donner: Je pense qu'il est très difficile de répondre à cette question, celle de savoir si le temps est propice ou non à la vente d'actions, car pour y répondre, il faut prévoir que le marché va monter ou qu'il va descendre. À mon sens, c'est très difficile à prévoir.

M. MacLellan: J'aimerais poser une autre question.

Monsieur Donner, vous avez dit dans un article du *Toronto Star*, le 25 avril, je crois, qu'une société Air Canada privatisée continuerait d'avoir une influence importante sur l'ordre public. De quelle manière?

M. Donner: Ce que j'ai voulu dire dans cet article c'est que, à cause de la taille et de la dimension nationale d'Air Canada, n'importe laquelle des décisions importantes de la société a des incidences très importantes sur l'ordre public. Par exemple, lorsqu'il s'agit d'acheter des avions, de pratiquer une politique d'achat, de localiser les services d'entretien, et le reste. C'est donc un rôle qui touche à l'ordre public, bien que la décision puisse se faire exclusivement à partir de facteurs privés.

M. MacLellan: À mon avis, il y a un rôle à jouer dans l'ordre public lorsque qu'existe l'influence du secteur public. Je n'imagine pas une société Air Canada privatisée

[Text]

philanthropic and therefore not really playing the public policy role. But I guess it is a question of definition.

Mr. Donner: Under the terms of the semi-privatization, if I may use that term, there is a public policy role built in under the Official Languages Act, under the location of the three maintenance facilities, the headquarters in Montreal. These are public policy decisions that I regard as part of the public policy role.

Mr. MacLellan: Do you foresee that privatization is going to make much of a difference in Air Canada's rationale and operation and performance?

Mr. Donner: Frankly, I am not as expert as Prof. Lazar is on the subject, but from what I have read and what I understand, I do not think it is going to make all that much difference. Perhaps Air Canada will be more aggressive in terms of shedding surplus labour, or more aggressive in terms of competing with the two other airlines. But by and large I think Air Canada has been fairly aggressive.

Mr. MacLellan: Prof. Lazar, can you substantiate that?

Prof. Lazar: Yes. I really have nothing to add to that.

The Chairman: Thank you very much, Mr. MacLellan. It is time now for Mrs. Sparrow.

Mrs. Sparrow: Thank you, Mr. Chairman. I want to welcome Prof. Lazar and also Dr. Donner. Thank you very much for coming and sharing your concerns and your views with us.

In your opening statement, I believe, Dr. Donner, you said we should sell 100% of Air Canada, not 45%. But there is nothing in the bill that stops us from selling 100% of the company.

Mr. Donner: I agree with you, there is nothing in the bill. I just wish you had gone ahead and offered the 100%. I know this is the option, but I am thinking of it from the perspective of the public generating the maximum returns for all our public sector investments over the years. I am also thinking of it from the point of view of an investor buying this security.

• 1615

Mrs. Sparrow: Honestly speaking, I think we are talking a look at receiving the maximum amount of moneys per share. This is one of the largest offerings the Canadian government has ever done. We did mention the October 19 downturn of the market, and perhaps with such a large offering the window of opportunity is not there for 100%. I would rather err on the underside than on the overside, and perhaps it will not be long before there will be more than 45% of the company sold.

[Translation]

jouant le rôle d'un philanthrope: elle n'exercerait donc pas une influence sur l'ordre public. Mais c'est peut-être une question de définition.

M. Donner: Dans les conditions de la demi-privatisation, si j'ose employer cette expression, il existe un rôle en matière d'ordre public à cause de la Loi sur les langues officielles, en vertu de la localisation des trois services d'entretien, de la localisation du siège social à Montréal. Ce sont là des décisions qui touchent l'ordre public et que je considère comme faisant partie du rôle relatif à l'ordre public.

M. MacLellan: Croyez-vous que la privatisation d'Air Canada va modifier la raison d'être, le fonctionnement, le rendement de la société?

M. Donner: Je dois avouer que je ne suis pas, à l'encontre de M. Lazar, un spécialiste de cette question, mais, d'après ce que j'ai lu et d'après ce que je crois savoir, j'ai l'impression que cela ne changera pas grand-chose. Air Canada se montrera peut-être plus dynamique pour se défaire de sa main-d'oeuvre excédentaire, ou plus dynamique dans la concurrence avec les deux autres sociétés aériennes. Mais, dans l'ensemble, j'ai l'impression qu'Air Canada s'est déjà montrée passablement dynamique.

M. MacLellan: Monsieur Lazar, pouvez-vous appuyer cela?

M. Lazar: Oui. Je n'ai vraiment rien à ajouter.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacLellan. La parole est maintenant à M^{me} Sparrow.

Mme Sparrow: Merci, monsieur le président. Je désire souhaiter la bienvenue à M. Lazar et aussi à M. Donner. Je vous remercie d'être venus et de nous faire part de vos préoccupations et de vos opinions.

Dans votre déclaration d'ouverture, monsieur Donner, vous avez dit, il me semble, que nous devrions vendre Air Canada à 100 p. 100 et non à 45 p. 100. Mais il n'y a rien dans le projet de loi qui nous empêche de vendre la société à 100 p. 100.

M. Donner: Je suis d'accord, il n'y a rien dans le projet de loi. J'aurais aimé tout simplement que vous offriez les 100 p. 100. Je sais que c'est là l'option, mais j'aurais aimé que le public fournisse le maximum de rendement à tous les investissements que nous avons faits dans le secteur public avec les années. J'examine aussi l'affaire au point de vue de l'investisseur qui achète ces actions.

Mme Sparrow: Je crois honnêtement que nous aimerions recevoir le maximum d'argent par action. C'est là une des offres les plus considérables qu'un gouvernement canadien ait jamais faites. Nous avons effectivement parlé de la chute des marchés du 19 octobre et il est possible que, l'offre étant aussi considérable, les possibilités maximales n'existent pas à 100 p. 100. Je préférerais me tromper en moins plutôt qu'en plus mais peut-être ne sera-t-il pas nécessaire d'attendre bien

[Texte]

Mr. Donner: I hope you are right in terms of the speed of carrying it through.

Prof. Lazar: With regard to this window of opportunity, I think that is really a nonsense argument. Companies are valued on the basis of their expected anticipated performance. Analysts are going to look at Air Canada and will try to predict what Air Canada's performance will be, and that will be reflected in the price. And the shares should be sold. Whether it is 45% or 100%, there is a market. There are sufficient funds available, whether it be in Canada or elsewhere, to acquire the company.

Mrs. Sparrow: Professor, we are not going totally foreign on this, and I think you would see out there in the market today some people who are not 100% confident; therefore, as I say again, I would rather err on the underside and do the best for the Crown corporation with 45% being offered to the public at the initial offering.

But I also want to go on and discuss the area of foreign takeovers. In the bill there is no way that one or two persons or three persons can act in concert. An individual can up to 10%, but they cannot act in concert. Also with foreign ownership there is no way that one foreign company could possibly own 25% of the shares of Air Canada.

Prof. Lazar: This bill is not embedded in the Constitution, and therefore it can change. If you look at what has happened to Liberal policies of the past—the NEP, FIRA—they have changed dramatically. If we look at policies in other areas, other bills that have passed, they can and have changed. The only reason there is a 25% restriction on foreign ownership in this bill at the present time, I suspect, is that the U.S. has a comparable foreign investment restriction on their industry as well. When they change, the pressure will be on Canada to change.

Mrs. Sparrow: We certainly have our National Transportation Act that would require reviewing anyone receiving or acquiring control of Air Canada. And along with our bilateral policies with the U.S. for the air lanes, it would be quite impossible for 25% ownership going to one company.

Prof. Lazar: That is today. These rules can be changed at any time in the future, and I suspect the pressures will be there. First of all, once the bilateral agreements are renegotiated and the American carriers finally decide to open up their market, and once the American carriers decide to lobby for an abolition of the foreign investment

[Traduction]

longtemps avant que plus de 45 p. 100 de la société aient été vendus.

M. Donner: J'espère que vous avez raison pour ce qui est de la rapidité de la transaction.

M. Lazar: Pour ce qui est du moment opportun auquel vous avez fait allusion, je crois que ce n'est pas vraiment un argument valable. Les sociétés sont évaluées en fonction de leur rendement prévu. Les analystes vont examiner Air Canada et essayer de prédire le rendement de la société et cela se traduira dans le prix. Et les actions devraient être vendues. Que ce soit à 45 p. 100 ou 100 p. 100, le marché existe. Il existe suffisamment de fonds, que ce soit au Canada ou ailleurs, pour que l'on puisse acquérir la société.

Mme Sparrow: Professeur, nous ne sommes pas vraiment à côté de la question et, à mon avis, vous pourriez trouver aujourd'hui, sur le marché, des gens qui ne sont pas confiants à 100 p. 100; c'est pourquoi, je le répète, je préférerais me tromper en moins et obtenir le plus possible pour la société de la Couronne par une offre de 45 p. 100 faite au public pour commencer.

Mais j'aimerais aussi que nous parlions des prises en main par l'étranger. En vertu du projet de loi, il est impossible que plusieurs personnes agissent de concert. À titre individuel, on peut acquérir jusqu'à 10 p. 100, mais il est impossible d'agir de concert. De plus, dans le cas de la propriété étrangère, il est impossible qu'une société étrangère puisse acquérir 25 p. 100 des actions d'Air Canada.

M. Lazar: Ce projet de loi n'est pas inscrit dans la constitution et, par conséquent, il pourra être modifié. Si l'on examine ce qui est arrivé aux politiques libérales dans le passé—la politique énergétique, l'examen des investissements étrangers—ces politiques ont subi des changements radicaux. Si nous examinons les politiques d'autres domaines, d'autres projets de loi qui ont été adoptés, ceux-ci peuvent changer et ont changé effectivement. La seule raison pour laquelle il existe une restriction à 25 p. 100 appliquée à la propriété étrangère dans ce projet de loi à l'heure actuelle c'est, me semble-t-il, que les États-Unis appliquent une restriction comparable aux investissements étrangers dans leur propre industrie. Lorsqu'ils changeront cette disposition, des pressions s'exerceront sur le Canada pour que celui-ci modifie aussi sa politique.

Mme Sparrow: Nous avons la Loi nationale sur les transports qui exige l'examen de quiconque recevrait ou acquerrait le contrôle d'Air Canada. Et, si l'on ajoute à cela nos politiques bilatérales avec les États-Unis au sujet des corridors aériens, il serait tout à fait impossible que 25 p. 100 de la propriété aille à une seule entreprise.

M. Lazar: Telle est la situation aujourd'hui. Ces règles peuvent être changées à n'importe quel moment de l'avenir et, à mon sens, des pressions vont s'exercer dans ce sens. D'abord, après que les accords bilatéraux auront été renégociés et que les transporteurs américains auront enfin décidé d'ouvrir leur marché et après que les

[Text]

restrictions, the pressures will be there for Canada to follow suit, as there will be pressures on other countries to imitate the U.S. measures.

Mrs. Sparrow: Perhaps that is hypothetical, because we are not there yet, and what we are dealing with is what we have on our plate today.

I think it was you, Prof. Lazar, who mentioned about the Crown corporations borrowing. I think you mentioned Ontario Hydro and Hydro-Québec, or perhaps it was Dr. Donner.

Mr. Donner: It was me.

Mrs. Sparrow: On another committee that I sit on, along with my colleague Mr. MacLellan, we know that those two utility companies are over \$50 billion in debt, and we know the provincial governments are standing behind that debt and that they have a lower service charge to pay. I personally say as a taxpayer that I do not want the Government of Canada to go into debt in the billions of dollars to supply new aircraft. I think it is up to them to become privatized and go to the public for an offering.

Mr. Donner: Of course, with Air Canada currently not yet privatized, then the answer is for the government itself to inject capital in some proportion of the total amount of new funds that are required.

• 1620

Frankly, I think any corporation can issue too much debt. But hopefully Air Canada, and presumably the two Crown corporations that are provincial, have offsetting assets that make the issuing of debt sensible.

Mrs. Sparrow: If you took a look at some of those utilities, there is nothing to offset their debt. But we should not get into that.

About deregulation of the industry, Prof. Lazar, you talked about a price mechanism; and maybe prices would go up eventually. But I think through privatization we will see more competition. Even today it is my understanding, although I am not too sure, that domestically the federal government does not control, nor does Air Canada control, domestic prices.

Prof. Lazar: That is correct. But we gave up that right when we deregulated the industry.

Mrs. Sparrow: Then if we have privatization and we have competition between Canadian Airlines and Max Ward and some of these other airlines, what makes you feel this would drive prices up?

Prof. Lazar: The demise of one of those three carriers. Then it becomes a nice little club for the remaining two,

[Translation]

transporteurs américains auront décidé d'exercer des pressions pour l'abolition des restrictions appliquées aux investissements étrangers, des pressions s'exerceront sur le Canada pour qu'il en fasse autant, tout comme il y aura des pressions sur d'autres pays pour qu'ils imitent les mesures américaines.

Mme Sparrow: C'est peut-être là une question hypothétique, car nous n'en sommes pas encore là et ce dont nous nous occupons, c'est de la situation d'aujourd'hui.

Je crois que c'est vous, professeur Lazar, qui avez mentionné les emprunts des sociétés de la Couronne. Je crois que vous avez parlé de l'Hydro-Ontario et de l'Hydro-Québec ou peut-être est-ce M. Donner.

M. Donner: C'est moi.

Mme Sparrow: À un autre comité dont je fais partie avec mon collègue M. MacLellan, nous avons appris que ces deux services d'utilités publiques ont plus de 50 milliards de dollars de dette et nous savons que les gouvernements provinciaux garantissent cette dette et qu'ils ont des frais de services inférieurs. À titre de contribuable, je ne veux pas, quant à moi, que le gouvernement du Canada s'endette de plusieurs milliards de dollars pour fournir de nouveaux avions. Je crois qu'il appartient à la société d'être privatisée et de faire un appel d'offres auprès du public.

M. Donner: Bien sûr, puisque Air Canada n'est pas encore privatisée, la solution est que le gouvernement lui-même fournisse des capitaux proportionnellement à la quantité totale des nouveaux fonds nécessaires.

Je crois, bien sûr, que n'importe quelle société peut s'endetter trop. Mais j'espère qu'Air Canada et, je le suppose, les deux sociétés de la Couronne provinciales ont un actif compensatoire qui rend sensé leur endettement.

Mme Sparrow: Si nous examinons certaines de ces sociétés d'utilités publiques, il n'y a rien pour compenser leurs dettes. Mais il est préférable de laisser cela de côté.

Au sujet de la déréglementation de l'industrie, professeur Lazar, vous avez parlé d'un mécanisme des prix; vous avez dit que les prix pourraient monter. Mais, à mon avis, la privatisation va créer plus de concurrence. Même aujourd'hui, je crois savoir, sans en être bien sûre, que, sur le plan intérieur, le gouvernement fédéral ne contrôle pas les prix nationaux, pas plus que ne le fait Air Canada.

M. Lazar: C'est exact. Mais nous avons renoncé à ce droit lorsque nous avons déréglementé l'industrie.

Mme Sparrow: Si donc nous avons la privatisation et si nous avons la concurrence entre Canadien et Max Ward et quelques autres compagnies d'aviation, qu'est-ce qui vous fait penser que cela va faire monter les prix?

M. Lazar: La disparition d'un de ces trois transporteurs. Il reste un gentil petit club privé pour les deux survivants.

[Texte]

and they simply enter into a sort of tacit gentleman's agreement to mark up those prices slowly. The U.S. experience suggests that is what will happen here as well.

Mrs. Sparrow: On what grounds are you suggesting the demise of Air Canada, if it were privatized, Canadian Airlines, or Max Ward. God bless his soul, after all the fighting he has been through?

Prof. Lazar: The Canadian market, even when we take into account the international routes, is simply not large enough to sustain three carriers.

Mrs. Sparrow: Today.

Prof. Lazar: Barely profitable. As I say, the price wars, the competitive battles, are just beginning, as all three carriers are trying to expand the sizes of their fleets.

Mrs. Sparrow: Well, I would foresee perhaps there is room for them to expand routes. Indeed, they would increase the size of their fleets only if they had need for it. I do not see why it should be a given that you are going to drive prices up or you are going to lose one of the—

Prof. Lazar: It is not a given. I am just basing my comments, my conclusions, on developments in the U.S. market, where there has been a considerable consolidation. We do not have to look just at the aviation industry. Look at any industry, its evolution over time: consolidation appears to be inevitable. What has happened in the U.S. over the past year and a half or two years is that fares have increased quite dramatically. They will continue to increase quite dramatically. There is no reason to believe you are not going to see a comparable consolidation in the Canadian market. We have had considerable consolidation thus far. The demise of one more carrier I suspect is inevitable.

I would be quite glad to lay a bet on this. Let us set it for three or four years down the road.

Mrs. Sparrow: I will not be around that long.

Mr. Donner: It is not necessary for one of the airlines to fail. All that is necessary, as Prof. Lazar has pointed out, is that the three airlines perhaps compress to two, so there are just fewer suppliers of services. You might have the same quantity of airplanes flying around, but if you have fewer suppliers of services, the chances are prices are going to rise.

Mrs. Sparrow: What about the prospects of another airline starting up?

Mr. Donner: That of course is always a feasible prospect. But I tend to agree with Prof. Lazar that the direction in which we are likely going to move in the future, after a major wave of deregulation, is a wave of consolidation.

Mr. Johnson: A few years ago an airline called EPA moved out of Newfoundland, and everybody thought they

[Traduction]

qui s'entendent ensuite tacitement pour faire monter les prix peu à peu. L'expérience des États-Unis nous permet de penser que c'est ce qui va se produire ici également.

Mme Sparrow: Sur quoi vous fondez-vous pour prévoir la disparition d'Air Canada, si la société est privatisée, celle de Canadian ou celle de Max Ward, ce cher homme, après tous les combats qu'il a dû mener?

M. Lazar: Le marché canadien, même si nous tenons compte des lignes internationales, n'est tout simplement pas suffisamment grand pour faire vivre trois transporteurs.

Mme Sparrow: Aujourd'hui.

M. Lazar: C'est à peine rentable. Je le répète, les guerres des prix, les batailles entre concurrents, ne font que commencer, au moment où les transporteurs entreprennent tous les trois d'agrandir leurs parcs d'appareils.

Mme Sparrow: On peut sans doute prévoir qu'il y a de la place pour l'expansion des lignes. Ces sociétés n'augmenteront le nombre de leurs appareils que si c'est nécessaire. Cela ne me semble pas évident que les prix vont monter ou qu'une de ces sociétés va disparaître.

M. Lazar: Ce n'est pas une donnée. Je fonde tout simplement mes commentaires et mes conclusions sur ce qui se passe sur le marché américain, où il y a eu un raffermissement considérable. Il ne faut pas examiner uniquement l'industrie de l'aviation. Regardons n'importe quelle industrie, dans son évolution: le raffermissement semble inévitable. Ce qui s'est passé aux États-Unis depuis un an et demi à deux ans, c'est que les tarifs ont augmenté considérablement. Ils continueront de le faire. Rien ne permet de croire qu'il n'y aura pas un raffermissement comparable sur le marché canadien. Le raffermissement a déjà été considérable. Je considère comme inévitable la disparition d'un autre transporteur.

Je serais très heureux de parier là-dessus. Fixons l'échéance à trois ou quatre ans.

Mme Sparrow: Je ne serai plus là.

M. Donner: Il n'est pas nécessaire qu'une des compagnies d'aviation connaisse la faillite. Tout ce qu'il faut, comme l'a signalé M. Lazar, c'est que les trois compagnies se fusionnent pour n'en former que deux, de sorte qu'il y ait tout simplement moins de fournisseurs de services. On pourrait avoir la même quantité d'avions en service, mais si les fournisseurs de services sont moins nombreux, il est fort probable que les prix vont monter.

Mme Sparrow: Croyez-vous qu'une autre société puisse être créée?

M. Donner: C'est toujours possible, évidemment. Mais je serais porté à croire, comme M. Lazar, que la voie de l'avenir, après une importante vague de déréglementation, c'est celle du resserrement.

M. Johnson: Il y a quelques années, la compagnie d'aviation EPA s'est retirée de Terre-Neuve et tout le

[Text]

were going to have to swim across the Gulf of St. Lawrence because there was no way to get out of there. Since then we have had two airlines set up in Newfoundland. The frequency of service to and from the airports that were served by Eastern Provincial Airways has increased because of competition.

It was interesting to note that only yesterday, when I was returning from Newfoundland, I saw where one of those airlines was purchasing an additional \$80 million worth of airplanes. Obviously the person who heads up that company is an entrepreneur who believes in the future and who believes more people are going to be travelling and more people are going to be using airline services. So on what do you base your theory that the companies are going to be merging or going out of business? It is not likely unless there is no demand for their services. And if there is no demand it does not make any difference. We would not need them anyway.

• 1625

Mr. Donner: It is not that there is a slower growth in demand for airline services. I can see the demand for airline services accelerating. At the same time consolidation of firms could be moving in the opposite direction. I believe those two trends are completely consistent. To the degree that we have had deregulation, other airlines have somehow sprung up to fill the gaps for smaller centres fairly adequately.

Prof. Lazar: Part of the strategy has been to develop feeder regional networks. It is just an imitation of the strategies in the U.S. These companies are not really independent of the two majors; they are part of the two major carriers.

Mr. Johnson: If you go to Europe, you do not have to go to an Air Canada ticket counter to transfer your ticket and get it rewritten. All of the companies work together. Travel agencies usually do the same thing. But those two companies exist because the two major airlines were going into airports that could not sustain the use of large jet aircraft. They were flying back and forth with the seats a quarter or half filled. I suppose it is the same thing if you want to ride in a limousine or a compact car. If the number of people are not there to use the service, the service cannot be profitable. That is the reason the smaller aircraft are there. They tie it in with the larger airlines for the connecting links.

I think Mr. Orlikow mentioned Hydro-Québec being able to borrow cheap because it is a provincial Crown corporation. But is that not because money lenders know that if the corporation goes under that the province is responsible for the debt? Is that not the same with Air Canada now? Is the federal government liable for the debt that Air Canada has? What will become of the debt once it is privatized, seeing that the Government of Canada will

[Translation]

monde a pensé qu'il faudrait désormais traverser le golfe Saint-Laurent à la nage parce qu'il n'y avait plus de moyen de quitter l'île. Depuis lors, deux compagnies d'aviation ont été créées à Terre-Neuve. La fréquence des services à destination et au départ des aéroports autrefois servis par Eastern Provincial Airways a augmenté à cause de la concurrence.

Hier, je revenais de Terre-Neuve et j'ai appris avec intérêt qu'une de ces compagnies d'aviation achetait pour 80 millions de dollars de nouveaux avions. De toute évidence, l'entrepreneur qui dirige cette société a confiance en l'avenir et croit que davantage de gens vont voyager et utiliser les services des compagnies d'aviation. Par conséquent, sur quoi fondez-vous votre théorie que les sociétés vont fusionner ou disparaître? C'est peu vraisemblable à moins que la demande de leurs services ne disparaisse. Et s'il n'y a pas de demande, peu importe. De toute façon, nous n'aurions pas alors besoin de ces sociétés.

M. Donner: Ce n'est pas qu'il y ait ralentissement de la croissance de la demande dont sont l'objet les services aériens. Au contraire, cette demande augmente, d'après moi. Par ailleurs, la consolidation des entreprises pourrait prendre la voie opposée. À mon avis, ces deux tendances ne se contredisent aucunement. Dans la mesure où nous avons eu la déréglementation, d'autres compagnies d'aviation ont vu le jour pour combler assez bien les lacunes créées dans les petits centres.

M. Lazar: Une partie de la stratégie a consisté à créer des réseaux auxiliaires régionaux. Ce n'est qu'une imitation des stratégies suivies aux États-Unis. Ces sociétés ne sont pas vraiment indépendantes des deux grandes entreprises; elles font partie des deux principaux transporteurs.

M. Johnson: Pour aller en Europe, il n'est pas nécessaire de se rendre à un comptoir d'Air Canada pour transférer un billet et le remplacer. Toutes les sociétés travaillent en collaboration. Les agences de voyages en font habituellement autant. Mais ces deux sociétés existent parce que les deux sociétés importantes servaient des aéroports incapables de permettre l'utilisation des grands avions à réaction. Ceux-ci n'étaient remplis qu'au quart ou à la moitié. J'imagine que c'est la même chose que si l'on veut se promener dans une limousine ou dans une voiture compacte. S'il n'y a pas suffisamment de gens pour justifier le service, celui-ci ne peut pas être rentable. C'est la raison de la présence des petits avions. Ils font le lien avec les grandes compagnies d'aviation.

C'est M. Orlikow, je pense, qui a dit que l'Hydro-Québec pouvait emprunter bon marché parce qu'il s'agit d'une société de la Couronne provinciale. Mais n'est-ce pas parce que les prêteurs savent que, si la société fait faillite, la province assumera la dette? N'est-ce pas la situation d'Air Canada actuellement? Le gouvernement fédéral est-il responsable de la dette d'Air Canada? Qu'arrivera-t-il à la dette après la privatisation, étant

[Texte]

still own 55% of it? That is one thing that is bothering me.

Prof. Lazar: The government would be ultimately responsible for that debt, prior to privatization. What happens to the debt once the company is privatized depends on what the government wants to do with that debt: whether it wants to assume part of that debt, and thus enable Air Canada to write it off their books, or whether they simply pass it all on to Air Canada. That is a government decision.

Mr. Johnson: But the corporation at the present time does not owe the government. It owes the people they lease from.

Prof. Lazar: That is right. But who eventually gets stuck with the debt will be a government decision, which I am sure they will be negotiating with the airline. Even though Air Canada is initially liable for that debt, it could be assumed by the federal government when the company is privatized. Whether they will do that or not, I do not know.

• 1630

Mr. Reid: As I understand it, the biggest grievance of both witnesses before us this afternoon is that it is only partial privatization, if privatization is to come. They do not like the 45-55 division. Is that not right, Mr. Donner?

Mr. Donner: That would be my major concern, yes.

Mr. Reid: Prof. Lazar says about the same thing, but perhaps not so forcefully.

Prof. Lazar: I would have preferred no foreign ownership allowance in the bill.

Mr. Reid: That is what I want to come to. We agree that this bill is not part of the Constitution. It is not written in stone and another government of another day might change it. However, other academics are saying to us, what you are doing with this 10% provision is merely maintaining in control top management, because the shareholders will not be able to gain control successfully as a power group. Now, I cannot understand why, under the legislation that is proposed, you are throwing some scare of an American takeover, or a foreign takeover, or some sort of consolidation by an international airline unless legislation is changed.

Prof. Lazar: I am not going to throw in any scare. I am just trying to point out the long-term realities of this industry, in view of what has been happening in different parts of the world. Regardless of what the bill says today, there is no reason to believe that whatever bill will sort of deal with Air Canada as a private company five years or

[Traduction]

donné que le gouvernement du Canada en détiendra toujours 55 p. 100? C'est là un des problèmes que je me pose.

M. Lazar: C'est le gouvernement qui est responsable de la dette en fin de compte, avant la privatisation. Ce que deviendra la dette après la privatisation de la société, cela dépend de ce que le gouvernement veut faire de cette dette: voudra-t-il assumer une partie de cette dette et permettre ainsi à Air Canada de l'effacer de ses livres ou voudra-t-il tout simplement la transférer toute à Air Canada? Le gouvernement devra trancher.

M. Johnson: Mais, à l'heure actuelle, la société ne doit rien au gouvernement. Ce qu'elle doit, elle le doit à ses bailleurs de fonds.

M. Lazar: C'est vrai. Mais qui, en fin de compte, héritera de la dette, c'est une décision que le gouvernement devra prendre, après des négociations, j'en suis sûr, avec la compagnie d'aviation. C'est Air Canada qui est responsable de cette dette au départ, mais cette dette pourrait être assumée par le gouvernement fédéral après que l'entreprise aura été privatisée. Le gouvernement agira-t-il ou non dans ce sens, je n'en sais rien.

M. Reid: Si je comprends bien, le principal grief des deux témoins que nous entendons cet après-midi c'est qu'il s'agit d'une privatisation partielle si la privatisation doit se produire. Ils n'aiment pas la répartition 45-55. N'est-ce pas, monsieur Donner?

M. Donner: C'est ma principale préoccupation, oui.

M. Reid: M. Lazar dit à peu près la même chose, mais d'une manière moins tranchée, peut-être.

M. Lazar: J'aurais préféré que le projet de loi ne permette pas la propriété étrangère.

M. Reid: C'est à cela que je veux en venir. Nous convenons que ce projet de loi ne fait pas partie de la constitution. Il n'a pas été gravé dans la pierre et un autre gouvernement pourrait un jour le modifier. Pourtant, nous disent d'autres universitaires, ce que vous faites par cette disposition relative aux 10 p. 100, ce n'est que maintenir le contrôle de la haute direction, puisque les actionnaires seront incapables de prendre le contrôle avec succès sous la forme d'un groupe puissant. Mais je ne comprends pas, en vertu du projet de loi qui est proposé, pourquoi vous lancez un cri d'alarme au sujet d'une prise en main par les Américains, ou d'une prise en main étrangère ou de quelque espèce de consolidation par une compagnie d'aviation internationale à moins que le texte législatif ne soit modifié.

M. Lazar: Je ne jette pas un cri d'alarme. Je veux tout simplement signaler les réalités à long terme de cette industrie, compte tenu de ce qui se passe dans diverses parties du monde. Quelles que soient les dispositions du projet de loi aujourd'hui, rien ne nous permet de croire que le projet de loi, quel qu'il soit, qui s'occupera d'une

[Text]

ten years down the road will necessarily maintain the same provisions or restrictions.

Mr. Reid: Now, parliaments are in control of the day. But let us leave it on the basis of a projection of the present legislation and the foreseeable future. I want to know, Prof. Lazar, why you are opposed to the privatization of a competitive airline such as Air Canada when its purpose as a public body has already been extinguished. We know that Air Canada has not been serving that purpose for the last several years. Why would you want to hold it back from the opportunities that it might have to become the major national carrier?

Prof. Lazar: I do not think at any time I voiced opposition to the privatization of Air Canada. I said, given developments, privatization at this stage is the right thing to do, but privatize the entire company. My purpose in pointing out the possibility of a foreign takeover is just that: to point out that possibility when changes in various pieces of legislation worldwide take place. It is a sort of early warning signal. If the government of the day, or people in general, see no problems with an eventual takeover, that is fine. I am not arguing at this stage that we should block entirely. I am just pointing out that possibility.

With regard to privatization, I was not opposed to it.

Mr. Reid: I thank you for that answer.

Mr. MacLellan: Prof. Lazar, you said that there would be a reduction in the employees of Air Canada—I think you said 10% to 15%. Is that correct?

Prof. Lazar: Probably.

Mr. MacLellan: Where do you see that occurring and what is the basis for this reduction, in your opinion?

Prof. Lazar: Look at the sort of ratios of employees, the size of U.S. companies that Air Canada will have to be competing against much more aggressively. Given those types of comparisons, Air Canada's employment levels appear to be at least 15% out of line. Now, it depends what carrier you use as a basis. With some carriers it could be a little less than 15% and with others it could be a little more. But that seems to be a sort of ballpark figure.

Where these changes will occur. . . ask Pierre Jeaniot if he appears. My feeling is that part of it will have to be in their head office. The other change will take place with the full-time employees and some of these smaller stations operated by Air Canada while within this country.

Mr. MacLellan: Mr. Donner, do you see that?

Mr. Donner: This is not my area of expertise at all.

[Translation]

certain manière d'Air Canada à titre de société privée dans cinq ou dix ans, maintiendra nécessairement les mêmes dispositions ou les mêmes restrictions.

M. Reid: Ce sont les députés qui décident à n'importe quel moment. Mais contentons-nous pour l'instant d'une projection de la législation actuelle dans un avenir prévisible. Je veux savoir, monsieur Lazar, pourquoi vous êtes opposé à la privatisation de la société concurrentielle qu'est Air Canada alors que l'objet de la société à titre d'organisme public n'a déjà plus sa raison d'être. Nous savons qu'Air Canada ne sert plus cette fin depuis plusieurs années. Pourquoi voudriez-vous priver cette société de la possibilité qu'elle a peut-être de devenir le principal transporteur national?

M. Lazar: Je suis sûr qu'à aucun moment, je n'ai exprimé d'opposition à la privatisation d'Air Canada. Ce que j'ai dit c'est que, à cause des développements, la privatisation à l'heure actuelle est la voie à suivre, mais j'ai ajouté qu'il fallait privatiser l'ensemble de la société. En signalant la possibilité d'une prise en main par l'étranger, je veux tout simplement montrer que cette possibilité existe au moment où des changements législatifs divers ont lieu dans le monde entier. C'est une espèce de pré-alerte. Si le gouvernement du jour ou les gens en général ne voient aucune difficulté dans une prise en main éventuelle, parfait. Je ne soutiens pas en ce moment que nous devrions empêcher tout à fait cette possibilité. Je ne fais que signaler cette possibilité.

En ce qui concerne la privatisation, je ne m'y suis pas opposé.

M. Reid: Je vous remercie de cette réponse.

M. MacLellan: Monsieur Lazar, vous avez dit qu'il y aurait une réduction du nombre des employés d'Air Canada—vous avez parlé de 10 à 15 p. 100, n'est-ce pas?

M. Lazar: C'est probable.

M. MacLellan: Sur quels points cette réduction va-t-elle porter et quel en est le fondement, d'après vous?

M. Lazar: Il faut examiner les ratios des employés, la taille des sociétés américaines contre lesquelles Air Canada devra mener une concurrence beaucoup plus vigoureuse. Si l'on fait ces comparaisons, les niveaux d'emploi d'Air Canada semblent excessifs d'au moins 15 p. 100. Évidemment, tout dépend du transporteur qui sert de base à la comparaison. Dans le cas de certains transporteurs, cela pourrait être un peu moins de 15 p. 100 et, si la comparaison se fait avec d'autres, d'un peu plus. Mais, en général, c'est à peu près cela.

Sur quoi vont porter ces changements? Il faudra le demander à Pierre Jeaniot s'il comparait devant vous. À mon avis, il y en a une partie qui se produira au siège social. Les autres changements porteront sur les employés à temps plein et sur certaines des petites stations qu'Air Canada entretient au pays.

M. MacLellan: Monsieur Donner, êtes-vous de cet avis?

M. Donner: Ce n'est pas ma spécialité du tout.

[Texte]

[Traduction]

• 1635

Mr. MacLellan: Fair enough.

You have talked, gentlemen, about the changing role of Air Canada, of perhaps five or six large airlines operating worldwide and others becoming feeder airlines. You mentioned that Air Canada would be included, in one way or another, in this new arrangement.

What do you see Air Canada doing as far as Canada is concerned? They have jets now going to various centres in Canada. Do you see the actual centres that are serviced by jets decreasing? Do you see Air Canada's actual role decreasing in Canada and stopping at fewer locations and more of the locations in Canada serviced by the DASH-8s or other propeller-driven planes? How do you see the future unfolding—not necessarily as it should, but unfolding?

Prof. Lazar: I cannot comment on Air Canada's long-term strategy, but what I would envision would probably be the substitution of more of the commuter-feeder carriers to operate services in some of the smaller centres, primarily in the prairie provinces and, to a lesser extent, in the Atlantic provinces. So Air Canada would primarily serve the capital cities in most of the provinces—I do not think all of them—with their jet fleet, and perhaps one or two other cities in two or three of the other provinces, the other centres being served by propeller aircraft by some of these feeder operators, and in turn providing more frequencies between the handful of major cities in Canada and developing more intensively and extensively their international route structure.

Mr. MacLellan: So essentially Air Canada will just be operating in the handful of major centres in Canada in the future?

Prof. Lazar: That is Air Canada itself, but its feeder operators will be operating throughout the country.

Mr. MacLellan: The thrust will be in the international theatre?

Prof. Lazar: If you look at what Air Canada have been doing for the past half-dozen years and if you read their annual reports, that has been their primary focus.

Mr. MacLellan: Do you see this as well, Dr. Donner?

Mr. Donner: Again, this is not my area of expertise, so I will pass.

Mr. Orlikow: Dr. Lazar, when you talk about future increases in air fare prices, I presume you are basing that prediction on the experience in the United States, where, after the first burst of takeovers and competing airlines across the country, they are back to a relatively small

M. MacLellan: Très bien.

Vous avez parlé, messieurs, d'un nouveau rôle pour Air Canada: cinq ou six grandes sociétés pourraient desservir toute la planète et les autres deviendraient des services de raccordement. Vous avez dit qu'Air Canada pourrait faire partie, d'une manière quelconque, de cet ordre nouveau.

Qu'entrevoyez-vous pour Air Canada en ce qui concerne notre pays? La société possède actuellement des avions à réaction qui vont dans diverses villes canadiennes? Entrevoyez-vous une diminution du nombre des villes qui sont actuellement servies par des avions à réaction? Pensez-vous que le rôle effectif d'Air Canada va diminuer au pays et que la société va s'arrêter à moins d'endroits, davantage de villes canadiennes étant servies par des Dash-8 ou d'autres avions à hélice? Comment voyez-vous l'évolution future—pas nécessairement l'évolution souhaitable?

M. Lazar: Je ne puis faire de commentaires sur la stratégie à long terme d'Air Canada, mais ce que j'envisage, c'est probablement le remplacement de la société par un plus grand nombre de transporteurs de raccordement offrant leurs services dans les petites villes, surtout dans les Prairies, mais aussi, à un degré moindre, dans les provinces de l'Atlantique. Air Canada servirait donc surtout les capitales de la plupart des provinces—pas toutes, je crois—par sa flotte d'avions à réaction et peut-être une ou deux autres villes dans deux ou trois des autres provinces, les autres villes étant servies par les avions à hélice de ces services de raccordement. Air Canada fournirait en retour des services plus fréquents entre la poignée de grandes villes canadiennes et la société raffermirait et étendrait la structure de ses lignes internationales.

M. MacLellan: Essentiellement, Air Canada fonctionnera donc uniquement dans la poignée de grandes villes canadiennes à l'avenir?

M. Lazar: Ce sera le cas de la société Air Canada elle-même, mais les filiales de raccordement de la société fonctionneront dans tout le pays.

M. MacLellan: L'accent sera mis sur la scène internationale?

M. Lazar: Si vous examinez ce que fait Air Canada depuis une demi-douzaine d'années et si vous lisez ses rapports annuels, tel a été le gros des efforts de l'entreprise.

M. MacLellan: Êtes-vous d'accord à ce sujet, monsieur Donner?

M. Donner: Encore une fois, ce n'est pas là ma spécialité. Je m'abstiendrai donc de répondre.

M. Orlikow: Monsieur Lazar, lorsque vous parlez des futures augmentations des tarifs du transport aérien, je suppose que vous fondez cette prédiction sur l'expérience des États-Unis où, après la première flambée de prises en main et de concurrence entre les compagnies d'aviation

[Text]

number of companies covering the whole country and the new companies essentially being feeder lines that feed into the major cities and co-ordinate with the schedule so that the people coming from the smaller towns do not wait for two hours to get on to their destination. That is what is happening in the United States, and I presume you are thinking the same thing here.

Prof. Lazar: Yes.

Mr. Orlikow: Once that happens, the necessity really to cut fares to get business is reduced. Is that not a fact?

Prof. Lazar: Yes.

Mr. Orlikow: The fares are going up in the United States.

Prof. Lazar: Quite significantly. There might be one more price war, depending on what happens to the Continental empire. If it runs into financial difficulty then it may precipitate a price war. But, failing that, fares will continue rising much more rapidly than the average rate of inflation in that country.

Mr. Orlikow: Is it not also a fact, as you get both Air Canada and Canadian International divesting themselves of these feeder routes to smaller communities and you have supposedly separate companies, that one of the advantages from the point of view of Air Canada and of Canadian International is that these smaller companies are able to negotiate, where there are unions, agreements at substantially lower rates of pay and benefits than the companies have to do with their employees in the major cities?

Prof. Lazar: That has probably been the primary reason for Air Canada and Canadian Airlines not acquiring 100% of these companies.

• 1640

Mr. Orlikow: In fact, while they control them, because they decide when these companies should bring in passengers and so on, they have the obligation of meeting the costs that they do on their major lines?

Prof. Lazar: They essentially give the responsibility to these airlines for negotiating with their workers.

Mr. Orlikow: Just one last question to Dr. Donner. Mrs. Sparrow was worrying about the big debt load of the provincial power companies, but is it not a fact that power rates in Canada—because almost all the power companies are publicly owned—are substantially lower than in the United States for contiguous areas; for example, Ontario as compared to New York State, both of which for many years essentially used the Niagara River as their source of power?

[Translation]

du pays, on en est revenu à un nombre relativement petit de sociétés qui couvrent l'ensemble du pays, les nouvelles compagnies étant surtout des services de raccordement qui font le lien avec les principales villes et qui coordonnent leurs horaires de manière à ce que les gens des petites villes ne soient pas obligés d'attendre deux heures pour se rendre à leur destination. C'est ce qui se passe aux États-Unis et je suppose que vous envisagez la même chose ici.

M. Lazar: Oui.

M. Orlikow: Après qu'une telle chose s'est produite, il devient moins nécessaire, en réalité, de réduire les tarifs pour obtenir de la clientèle, n'est-ce pas?

M. Lazar: Oui.

M. Orlikow: Les tarifs montent aux États-Unis.

M. Lazar: Considérablement. Il pourra y avoir une dernière guerre des prix, d'après ce qui pourra arriver à l'empire de Continental. Si celui-ci connaît des difficultés financières, cela pourrait entraîner une guerre des prix. Mais, autrement, les tarifs vont continuer de monter beaucoup plus rapidement que le taux moyen de l'inflation dans ce pays.

M. Orlikow: N'est-il pas vrai aussi, au fur et à mesure qu'Air Canada et Canadien International se défont de ces lignes de raccordement avec les petites villes et que l'on a des sociétés supposément distinctes, qu'un des avantages de cette situation, au point de vue d'Air Canada et de Canadien International, c'est que ces petites sociétés, là où existent des syndicats, peuvent négocier des ententes à des niveaux de rémunération et de prestations beaucoup plus bas que les compagnies ne peuvent le faire avec leurs employés dans les grandes villes?

M. Lazar: C'est probablement la raison principale pour laquelle Air Canada et Canadien n'ont pas acquis la totalité de ces entreprises.

M. Orlikow: En fait, ce sont elles qui exercent le contrôle dans la mesure où elles décident du moment où ces compagnies doivent amener des passagers etc., mais sont-elles obligées d'assumer les mêmes coûts que sur leurs lignes principales?

M. Lazar: C'est à ces compagnies que l'on donne le soin de négocier avec leurs travailleurs.

M. Orlikow: Une dernière question qui s'adresse à M. Donner. M^{me} Sparrow s'inquiétait de la lourde dette des compagnies provinciales d'électricité, mais n'est-il pas vrai que les tarifs en vigueur au Canada sont nettement plus bas qu'aux États-Unis dans les régions voisines, du fait que presque toutes les compagnies sont des sociétés publiques; n'est-ce pas le cas par exemple pour l'Ontario par rapport à l'État de New York, alors que depuis de nombreuses années, les deux régions tirent leur énergie de la rivière Niagara?

[Texte]

Mr. Donner: Mr. Orlikow, that is an example of the provincial authorities deciding to use a Crown corporation with an economic development public policy perspective. Clearly, we in Canada have used lower hydro rates to attract industry, and I think this has been a successful policy lever. At the same time, obviously we incur more debt in the process of attracting this industry.

Mrs. Sparrow: One little one, Mr. Chairman to Prof. Lazar. If Air Canada successfully competes now with U.S. airlines—and I know they go Toronto to Los Angeles and Toronto to Florida—why would you say, Prof. Lazar, that Air Canada is going to lose all this through privatization? At least you led me to believe. . .

Prof. Lazar: If I led you to believe that, then I led you to believe the wrong thing. I did not say they would lose that at all. One of my comments was that they probably would devote more attention or continue their past attention to the international groups. They have been fighting quite strongly for additional route privileges in the U.S. marketplace. So I did not state that, and if I led you to believe that, then it was incorrect.

Mrs. Sparrow: They are extremely competitive today, and so they shall remain, I hope.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much. It has been a very interesting period. You have brought a lot of things out. Much of what you have said has been in the way of predictions. It will be interesting to see how these come about in the weeks and months and years to come. Thank you again.

We have now the Air Canada Employee Ownership Committee appearing before us, and I gather there are three people here. Perhaps they would be good enough to come forward and identify themselves, and we will move on.

As sometimes happens when we have three people appearing before us, it is very, very easy to pick out Angie Osika, but it is not so easy to pick out the other two gentlemen. Perhaps they would be good enough to tell us who they are and who is going to introduce the subject.

Mr. E. Godin (Chairperson, Air Canada Employee Ownership Committee): My name is Ed Godin, and Dave Bottoms is the vice-chairman.

Thank you for inviting us to make this presentation. I want to apologize for not having it in French, but it is being translated and we did not have the time.

The Chairman: Fine. We have rushed you a bit. We appreciate that.

Mr. Godin: This committee was formed in May 1984 in response to the previous Liberal government's New Canadian Air Policy. The committee has 25 active

[Traduction]

M. Donner: Voilà un exemple d'une administration provinciale décidant d'utiliser une société de la Couronne dans le cadre de sa politique d'expansion économique. Au Canada, nous nous sommes servis des tarifs d'électricité peu élevés pour attirer l'industrie et cette politique a été fructueuse. En même temps, nous nous endettons davantage pour attirer cette industrie.

Mme Sparrow: Une petite question, monsieur le président, au professeur Lazar. Dans la mesure où Air Canada réussit maintenant à concurrencer les lignes aériennes américaines—et je sais qu'Air Canada va de Toronto à Los Angeles et en Floride—pourquoi d'après vous, professeur Lazar, la compagnie accepterait-elle de perdre tout cela avec une privatisation? Tout au moins, vous m'avez laissé croire. . .

M. Lazar: Si c'est ce que je vous ai laissé croire, je vous ai induite en erreur. Je n'ai pas du tout dit que la compagnie allait perdre cela, mais qu'elle allait sans doute se tourner davantage vers les groupes internationaux ou continuer à s'y intéresser. Air Canada s'est battue pour essayer d'obtenir les droits de desservir de nouveaux points du marché américain. Ce n'est donc pas ce que j'ai dit et si c'est ce que je vous ai laissé entendre, c'était une erreur.

Mme Sparrow: La compagnie est extrêmement compétitive actuellement et j'espère qu'elle le restera.

Le président: Messieurs, merci beaucoup. Cette discussion a été très intéressante et vous nous avez beaucoup appris. Vous avez fait beaucoup de prédictions, pourrait-on dire, et il sera intéressant de voir si elles se réaliseront au cours des semaines, des mois et des années à venir. Encore une fois, merci.

Nous allons maintenant entendre les représentants du Comité de participation à l'entreprise des employés d'Air Canada et je suppose que ce sont ces trois personnes. Voulez-vous vous avancer et vous présenter afin que nous puissions continuer.

Comme c'est parfois le cas lorsque nous avons trois personnes qui comparaissent, il est extrêmement facile de reconnaître Angie Osika, mais ce n'est pas si simple de savoir qui sont les deux autres personnes. Auriez-vous l'amabilité de nous dire de qui il s'agit et qui va présenter la question.

M. E. Godin (président, Comité de participation à l'entreprise des employés d'Air Canada): Mon nom est Ed Godin et Dave Bottoms est le vice-président.

Je vous remercie de nous avoir invités à vous faire cet exposé. Je tiens à vous demander de m'excuser de ne pas vous avoir remis le document en français mais il est en train d'être traduit et nous n'avons pas eu suffisamment de temps.

Le président: Très bien. Nous vous avons obligés à vous dépêcher, nous en sommes conscients.

M. Godin: Ce comité a été constitué en mai 1984 en réponse à la nouvelle politique aérienne canadienne de l'ancien gouvernement libéral. Le comité compte 25

[Text]

members who represent the various employee groups throughout the company. The New Canadian Air Policy, which substantially deregulated the airline industry in Canada, included a study to privatize Air Canada. Most industry experts consider the privatization a necessary part of the deregulation process.

In the early summer of 1984 our committee started a campaign in Air Canada to develop the awareness and interest from our fellow employees. We focused this campaign on the benefits and opportunities that privatization would present. Two years later we had received donations from over 7,500 employees. This support came from most employee groups, including a majority of union members and several union leaders. The employee initiative was welcomed by both the Liberal government and Air Canada's management. From our experience the majority of Air Canada employees will support privatization and avidly purchase shares in their company. This was confirmed in a recent poll conducted by our members.

• 1645

The founding members of this committee believe that privatization would be an important requirement for our company. This will permit Air Canada the same degree of freedom and flexibility its competitors enjoy.

A more difficult planning and decision-making process is imposed on Air Canada in its role as a Crown corporation and instrument of government policy. This role requires Air Canada to submit its plans and decisions for government approval to a much greater extent than its competitors. Most industry experts believe that this policy role is no longer necessary and creates a restraint on Air Canada.

In the recent past Air Canada's employees watched with dismay as its competitors took advantage of favourable capital markets to raise large sums of money which they used to purchase substantial new aircraft fleets. This considerable advantage contrasted sharply with the difficulty Air Canada had encountered in its recent efforts to raise equity capital.

Our competitors were very adamant and very effective in impeding Air Canada's request to the government for this funding. There was no comparable support for Air Canada in its quest for these funds. A privatized Air Canada could have easily raised this money from private capital markets. Privatization will allow ready access to these markets and ensure equity funds are available.

This freedom will allow Air Canada to replace its fleet and continue its expansion when it is required. The purchases of new aircraft will help maintain our high standards of service to the Canadian public. The expansion will also secure jobs and increase employment over the long run. The privatization will afford all

[Translation]

membres actifs représentant les divers groupes d'employés de la compagnie. La nouvelle politique aérienne, qui a entraîné une déréglementation marquée de l'industrie aérienne au Canada, comporte une étude sur la privatisation d'Air Canada. La plupart des experts dans ce domaine considèrent que la privatisation est un élément indispensable du processus de déréglementation.

Au début de l'été 1984, notre comité a lancé une campagne à Air Canada pour sensibiliser les autres employés et susciter leur intérêt. Nous avons axé cette campagne sur les avantages et les possibilités qu'offrirait la privatisation. Deux ans plus tard, nous avons reçu des dons de plus de 7,500 employés. Cet appui est venu de la plupart des groupes d'employés, dont une majorité de membres de syndicats et plusieurs dirigeants syndicaux. L'initiative des employés a été accueillie favorablement aussi bien par le gouvernement libéral que par la direction d'Air Canada. Nous avons vu que la majorité des employés d'Air Canada étaient partisans de la privatisation et allaient acheter des actions de leur compagnie. Ceci a été confirmé par un sondage récent effectué par nos membres.

Les membres fondateurs de ce comité estiment que la privatisation serait importante pour notre compagnie dans la mesure où elle lui donnerait la même liberté et la même souplesse que ses concurrents.

En tant que société de la Couronne et qu'instrument de la politique gouvernementale, Air Canada se voit imposer un processus de planification et de prise de décisions nettement plus complexe. En effet, Air Canada doit faire approuver ses plans et ses décisions par le gouvernement, beaucoup plus que ses concurrents. La plupart des experts pensent que ce rôle politique n'est plus nécessaire et entrave la liberté d'action d'Air Canada.

Dernièrement, les employés d'Air Canada sont restés impuissants à regarder leurs concurrents profiter des marchés monétaires favorables pour se procurer de grosses sommes qui leur ont permis de renouveler en partie leurs flottes. Au lieu de cela, Air Canada a récemment eu beaucoup de difficultés à trouver les capitaux dont elle avait besoin.

Nos concurrents ont été catégoriques et ont réussi à empêcher la demande de financement d'Air Canada au gouvernement d'aboutir. Rien n'a été fait pour aider Air Canada à trouver ces crédits. Une société privatisée serait aisément parvenue à trouver ces fonds sur le marché financier privé. La privatisation lui permettrait d'accéder facilement à ces marchés et de disposer des fonds nécessaires.

Ainsi libérée, Air Canada pourra remplacer sa flotte et continuer son expansion au besoin. L'achat de nouveaux avions nous permettra de maintenir la qualité de notre service auprès du public canadien. L'expansion permettra de garantir la sécurité d'emploi et à long terme d'augmenter le nombre d'emplois. La privatisation

[Texte]

Canadians a unique opportunity to purchase shares in a world-renowned airline.

Air Canada's success has come from a highly skilled employee management team. This team is Air Canada's primary asset and will provide the backing to a very high-quality investment.

When these shares are listed in trading, their high profile in the financial markets will be an important marketing and public relations tool. This opportunity is presently unavailable to Air Canada. Employee share ownership is a very important element in modern employee-management relations.

A recent study in the United States demonstrated that companies with effective employee ownership programs have superior performance compared to their competitors. Share ownership is also an important method of permitting employees and management to participate in the profitability of their company. These are some important advantages our competitors enjoy that are presently not available to Air Canada.

Bill C-129 presents a challenge to Air Canada, its employees and their management, which we welcome. We believe the present government should be congratulated for presenting the bill and that the speedy passage of Bill C-129 will be of great assistance to Air Canada and of substantial benefit to the Canadian public. With the freedom and flexibility this bill will provide, we are confident that Air Canada will continue to serve its customers with the pre-eminence they have come to expect from one of the world's great airlines.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Godin. That is in a considerably different strain than what we have heard earlier today.

Could you tell me what your colleagues do with Air Canada? Obviously you are employees. Are you a pilot or a ground worker? What do you do?

Mr. Godin: I am a pilot; Angie is a flight attendant and Dave is a load agent.

Mr. MacLellan: I am having an awful lot of trouble with this. We heard from the unions this morning. Is this an attempt by the government to circumvent the unions? I want to know what this group is and what their justification is for being here.

The Chairman: They asked to appear before the committee and they represent 7,500 employees.

Mr. MacLellan: A lot of people asked to appear before the committee and were not granted. We heard from the unions this morning and this is a duplication. You have is a group of people the government wants to speak in favour of the bill. This is exactly what this is.

Mr. Godin: A large number of Air Canada employees are not members of unions. Approximately 8,000 of them are not members of unions and this group represents a

[Traduction]

donnera à tous les Canadiens la chance unique d'acheter des actions dans une compagnie de renommée internationale.

Le succès d'Air Canada est dû à une équipe de cadres et d'employés extrêmement qualifiés. Cette équipe est le principal atout d'Air Canada et permettra de garantir un investissement de très grande qualité.

Lorsque les actions seront mises sur le marché, leur grande visibilité sur les marchés financiers constituera un instrument de commercialisation et de relations publiques très important. C'est une possibilité qui actuellement n'existe pas pour Air Canada. La participation des employés à l'entreprise est un élément très important des relations modernes entre patronat et employés.

Selon une étude récente aux États-Unis, les entreprises ayant des programmes de participation des employés ont de meilleurs résultats que leurs concurrents. La participation permet également aux employés et aux cadres de bénéficier de la rentabilité de leur entreprise. Ces avantages sont importants et nos concurrents peuvent s'en servir alors que c'est actuellement impossible pour Air Canada.

Le projet de loi C-129 est un défi pour Air Canada, ses employés et sa direction, que nous accueillons avec plaisir. Nous croyons qu'il faut féliciter le gouvernement actuel d'avoir présenté le projet de loi et que son adoption rapide sera très utile pour Air Canada et dans l'intérêt du public canadien. Avec la liberté et la souplesse assurées par ce projet de loi, nous sommes sûrs qu'Air Canada continuera à donner à ses clients le service de qualité qu'ils attendent de l'une des plus grandes compagnies aériennes du monde.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Godin. Voilà des propos bien différents de ce que nous avons entendus tout à l'heure.

Pouvez-vous me dire ce que font vos collègues à Air Canada? Vous êtes manifestement des employés. Êtes-vous pilote ou travaillez-vous seul? Que faites-vous?

M. Godin: Je suis pilote; Angie est hôtesse et Dave est agent de chargement.

M. MacLellan: C'est très compliqué pour moi. Ce matin, nous avons entendu les syndicats. Est-ce que le gouvernement essaie de circonvenir les syndicats? Je voudrais savoir quel est ce groupe et à quel titre il se trouve ici.

Le président: Le groupe a demandé à comparaître devant le comité et il représente 7,500 employés.

M. MacLellan: Beaucoup de gens ont demandé à comparaître devant le comité sans succès. Ce matin, nous avons entendu les syndicats et ceci fait double emploi. C'est en fait un groupe que le gouvernement tient à entendre parce qu'il est favorable au projet de loi. Ce n'est que ça.

M. Godin: De nombreux employés d'Air Canada n'appartiennent pas à des syndicats. Environ 8,000 ne sont pas syndiqués et ce groupe représente un échantillon assez

[Text]

complete cross section. When we say employees, we include all the junior and senior management who became part of the group during our initial campaign. It is not to circumvent the unions in any way, shape or form.

* 1650

Ms Angie Osika (Co-Chairperson, Air Canada Employee Ownership Committee): It is incorrect to suggest that the unions represent the wishes of the employee. It is totally incorrect.

Mr. MacLellan: I am afraid unions speak for employees, however we want to look—

Ms Osika: Perhaps—

Mr. MacLellan: You can go on to somebody else. I do not want to be a part of this at all.

Mr. Orlikow: I would like to ask you by what authority you operate. Do you have a constitution, by-laws? Initially, I think you said you started in 1984. Do you issue annual reports?

Mr. Godin: We are an ad hoc committee and we came together as an initial group with no formal organizational structure. We set it up so we could bring in all employees. It was completely democratic to any employee who wanted to participate in it, and we set up leaders in each of the employee groups. That is right across the country.

Mr. Orlikow: Do you have a formal structure? Do you have a president?

Mr. Godin: A formal constitution? No, we do not.

Mr. Orlikow: You are not incorporated under any legislation, federal or provincial.

Mr. Godin: No, we are not.

Mr. Orlikow: How is the membership organized? Are there delegates to meetings; are there elected officers?

Mr. Godin: At this time there are no elected officers. The people who came together came together from a series of groups. There were groups formed in Montreal, one in Edmonton, one in Winnipeg and three in Toronto. Those groups merged together, and we settled under the title of Air Canada Employee Ownership Committee. Then when the government indicated that only a portion of Air Canada was going to be for sale and not at that particular time, we went into a quiescent period until the recent announcement.

Mr. Orlikow: You are suggesting that you are representatives of Air Canada employees. But since you have no formal organization, no officers, we really do not know how many people support you, to what extent they support you. You have not had meetings; you have not passed—

Mr. Godin: Yes, we have had meetings. We have had meetings in Montreal, Toronto, Winnipeg and Edmonton,

[Translation]

complet. Lorsque nous parlons d'employés, nous incluons tous les cadres moyens et supérieurs qui se sont joints au groupe durant notre première campagne. Il ne s'agit absolument pas de circonvenir les syndicats.

Mme Angie Osika (coprésidente, Comité pour la participation des employés à la propriété d'Air Canada): Il est faux de dire que les syndicats représentent le point de vue des employés. C'est tout à fait faux.

M. MacLellan: J'ai bien peur que les syndicats ne représentent effectivement le point de vue des employés, qu'il s'agisse. . .

Mme Osika: Peut-être. . .

M. MacLellan: Vous pouvez passer à quelqu'un d'autre. Je ne tiens pas du tout à participer à cette mascarade.

M. Orlikow: Je voudrais savoir quel est le fondement de votre représentativité. Avez-vous des statuts, des règlements? Vous avez dit que votre comité a été formé en 1984. Publiez-vous des rapports annuels?

M. Godin: Nous constituons un comité ad hoc qui a été formé au départ sans structure formelle, afin que tous les employés puissent y participer. N'importe quel employé qui le désirait pouvait en faire partie et nous avons choisi des dirigeants pour chaque groupe d'employés. Il y en a dans tout le pays.

M. Orlikow: Avez-vous une structure formelle? Avez-vous un président?

M. Godin: Non, nous n'avons pas de statuts officiels.

M. Orlikow: Vous n'êtes pas constitués en société sous le régime d'une loi fédérale ou provinciale?

M. Godin: Non.

M. Orlikow: Comment les membres sont-ils organisés? Envoie-t-on des délégués aux réunions et y a-t-il des dirigeants élus?

M. Godin: Pour l'instant, il n'y en a pas. Ceux qui se sont réunis venaient de divers groupes. Il y en avait à Montréal, un à Edmonton, un à Winnipeg et trois à Toronto. Ces groupes se sont fusionnés sous le titre de Comité pour la participation des employés à la propriété d'Air Canada. Quand le gouvernement a fait savoir que seulement une partie d'Air Canada serait mise en vente et que cela se ferait plus tard, nous avons été en veilleuse jusqu'à la dernière annonce.

M. Orlikow: Vous dites que vous représentez les employés d'Air Canada, mais comme vous d'avez pas d'organisation officielle ni de dirigeants élus, nous ne savons pas combien d'employés vous appuient et dans quelle mesure ils vous appuient. Vous n'avez pas tenu de réunions; vous n'avez pas adopté. . .

M. Godin: Si, nous avons eu des réunions. Nous en avons eu à Montréal, à Toronto, à Winnipeg et à

[Texte]

and we asked for support from the employees. As I said, we received donations from 7,500 of them.

Mr. Orlikow: Do you have a membership list?

Mr. Godin: It is not a membership list; it is a list of the donors, people who have put in money.

Mr. Orlikow: You suggest that Air Canada employees support privatization despite what their unions are saying. But the fact is that the unions are formal organizations. They have legal collective bargaining rights with the company. They are recognized as speaking for their members. Those unions are democratic.

In this situation, on this issue, the three unions have come here formally opposed to the privatization. Those of their members who disagree—and I presume it is like any other organization, there are disagreements—have the right, unless you challenge this, to say to their local in Winnipeg or Toronto or Montreal: we do not agree with the position you have taken; we want to have a meeting; we want to have a discussion; we want to have a debate; we want to have a vote. According to the unions, that has not happened.

So I suggest to you that the employees of Air Canada who are members of these three unions—I am not speaking for the pilots because I assume they are speaking for their members who are pilots, but the employees of Air Canada belonging to these three unions are the majority of the employees of Air Canada—have spoken through their unions, and since we have not had any reports... Unless you are going to tell me that the members of these unions, the employees of Air Canada, have differed with their unions, we have no right to believe they are not speaking for the majority of their members.

Mr. Godin: First, we believe this is a public policy issue and that any employee group should be permitted to speak on it.

Mr. MacLellan: Certainly you have a right to speak.

• 1655

Mr. Orlikow: They have a right to speak. They are recognized by the law of Canada as the representatives of their members.

Mr. Godin: Do we have to be recognized by the law of Canada to appear before this committee?

Mr. Orlikow: I did not question your right; I questioned your... I am asking for any evidence you have that a majority of Air Canada employees are opposed to the position taken by their unions on this privatization bill.

The Chairman: I think what Mr. Orlikow is asking—I would like to find out as well—is how many of your 7,500 or whatever it is belong to the unions we heard this

[Traduction]

Edmonton et nous avons demandé l'appui des employés. Je répète que nous avons reçu des dons de 7,500 employés.

M. Orlikow: Avez-vous une liste de membres?

M. Godin: Ce n'est pas une liste de membres, mais une liste de donateurs, de ceux qui nous ont donné de l'argent.

M. Orlikow: Vous dites que les employés d'Air Canada sont en faveur de la privatisation malgré ce que disent leurs syndicats, mais le fait est que ces syndicats sont des organismes officiels. Ils tiennent de la loi le pouvoir de mener des négociations collectives avec Air Canada. Ce sont les porte-parole reconnus de leurs membres. Ces syndicats sont démocratiques.

Les trois syndicats ont comparu pour s'opposer formellement à la privatisation. Si certains de leurs membres ne sont pas d'accord, et je suis certain qu'il y en a, ils ont le droit, à moins que vous ne puissiez affirmer le contraire, de dire à leur section locale à Winnipeg, à Toronto ou à Montréal: nous ne sommes pas d'accord avec la position du syndicat; nous voulons une réunion; nous voulons une discussion; nous voulons un débat; nous voulons un vote. D'après les syndicats, cela ne s'est pas produit.

Il me semble donc que les employés d'Air Canada qui font partie de ces syndicats, et je ne veux pas parler des pilotes parce que j'imagine que leur association pourra exprimer leur point de vue, ceux, donc, qui appartiennent à ces trois syndicats représentent la majorité des employés d'Air Canada. Ils ont exprimé leur point de vue par l'entremise de leurs syndicats et puisque nous n'avons pas eu d'information... A moins que vous n'affirmiez que les employés d'Air Canada qui font partie de ces syndicats ont exprimé un point de vue différent de celui de leurs syndicats, nous n'avons pas le droit de croire que les syndicats en question ne représentent pas l'opinion de la majorité de leurs membres.

M. Godin: D'abord, nous estimons que cette question relève de la politique publique et que tout groupe d'employés doit pouvoir donner son avis.

M. MacLellan: Vous avez certes le droit de parler.

M. Orlikow: Ils ont le droit de parler. Ils sont reconnus par la loi canadienne comme les représentants des employés.

M. Godin: Faut-il être reconnu par la loi canadienne avant d'être invité à comparaître devant votre Comité?

M. Orlikow: Je ne doute pas de votre droit; je me posais des questions sur... Je vous demande de nous prouver que la majorité des employés d'Air Canada s'opposent à la position officielle de leurs syndicats en ce qui a trait à ce projet de loi sur la privatisation.

Le président: M. Orlikow veut savoir—moi aussi d'ailleurs—quel pourcentage de vos 7,500 membres, ou combien d'entre eux font partie des syndicats que nous

[Text]

morning. I do not think there is a debate going here. I think Mr. Orlikow is trying to determine your bona fides. I think it is a worthwhile question to have answered.

Ms Osika: I am a member of CUPE and I know that 80% of the people at my base are for privatization. The union does not have a mandate from its membership to oppose privatization. The union has just recently completed several meetings across the country in an effort to oppose the privatization bill. At these meetings, the turnout has been extremely poor. In Toronto, a little over two weeks ago, I was in attendance at that meeting and there were 52 people there from the three unions that claim to have a membership base of 15,000.

Mr. Orlikow: I want to question this.

The Chairman: David, let us hear the answer and then we will come back to you.

Ms Osika: At the end, when we were permitted to ask questions, one of my flight attendant colleagues got up and reminded Mr. Udvarhelyi that he did not have a mandate from the flight attendants to oppose this and to spend union funds opposing privatization. He clearly told us and, later, I believe, Mr. Nolan that it was passed during our convention last year to oppose privatization.

The members of my union have concerns with that. As individuals, we feel we should be in a position to make such a decision individually. We feel they are towing political lines by opposing it unilaterally without looking at it as individuals.

The Chairman: Is there anything else you want to add, Mr. Godin, before we go back to Mr. Orlikow?

Mr. Godin: No, I think that pretty well covers it for my people.

The Chairman: Could you finally answer my little question as to the numbers in your group who are also members of the official unions? Do you know what those numbers are?

Mr. Godin: I do not know what they are offhand, but I can hazard a pretty close guess. Of those 7,500, probably a good 5,000 of them, bearing in mind the total union group—the pilot group—are in favour of it, which is about 1,500 individuals right there in that one group.

Mr. Orlikow: You talk about these meetings. You are a member of CUPE. Was there anything to prevent you from going to the officers of your local of CUPE and saying you would like to call a meeting of the membership to debate this thing? Could you present a motion in opposition to privatization, which would be voted on by the members?

[Translation]

avons entendus ce matin. Ce n'est pas qu'il y ait discussion là-dessus; je pense que M. Orlikow veut simplement savoir dans quelle mesure vous représenteriez vraiment les employés d'Air Canada? Je crois qu'il faudrait répondre à cette question.

Mme Osika: Je fais partie du SCFP et je sais que 80 p. 100 des gens avec qui je travaille approuvent la privatisation. Le syndicat n'a pas reçu de ses membres le mandat de s'opposer à la privatisation. Le syndicat vient de terminer une série de réunions, tenues dans le pays tout entier, sur son opposition au projet de loi sur la privatisation. Très peu de personnes ont participé à ces réunions. J'ai assisté à la réunion convoquée à Toronto il y a un peu plus de deux semaines; les syndicats soutiennent qu'ils représentent environ 15,000 membres; cependant, seules 52 personnes ont participé à cette réunion.

M. Orlikow: Je veux en savoir plus long là-dessus.

Le président: David, je vous laisserai poser vos questions lorsque le témoin aura terminé sa réponse.

Mme Osika: À la fin du discours, quand on nous a permis de poser des questions, un de mes collègues, un agent de bord, s'est levé pour rappeler à M. Udvarhelyi qu'il n'avait pas reçu des agents de bord la mission de s'opposer à ce projet de loi et d'utiliser les fonds syndicaux à cette fin. Il nous a dit clairement, à nous puis plus tard à M. Nolan, que lors de notre congrès de l'année précédente, nous avions convenu de nous opposer à la privatisation.

Les membres de mon syndicat s'inquiètent. À titre d'individus, nous pensons que nous devrions être en mesure de prendre une décision individuelle à ce sujet. Nous pensons qu'ils manifestent leur allégeance politique en s'opposant unilatéralement à la privatisation sans y réfléchir comme individus.

Le président: Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Godin, avant que je ne laisse M. Orlikow poser ses questions?

M. Godin: Non, je crois que cela représente bien l'opinion de mes collègues.

Le président: Pourriez-vous donc répondre à ma question? J'aimerais savoir quel pourcentage de ceux que vous représentez font également partie des syndicats officiels? En avez-vous le chiffre?

M. Godin: Je ne connais pas le chiffre exact mais je peux vous donner une estimation de ces 7,500, peut-être environ 5,000 sont en faveur. N'oubliez pas, cependant, que nous comptons également dans ce groupe les quelque 1,500 pilotes.

M. Orlikow: Vous avez parlé de réunions. Vous faites partie du SCFP. N'auriez-vous pas pu vous adresser aux dirigeants de votre section locale du SCFP et leur dire que vous vouliez que les membres se réunissent pour discuter de la question? Pourriez-vous présenter une motion d'opposition à la privatisation, qui serait mise aux voix?

[Texte]

Ms Osika: There was an attempt to do so. As a matter of fact, the vice-president of our local has attempted to do that through obtaining signatures from employees. He is for the privatization of Air Canada and he feels it is unjust that the unions have taken this unilateral stand without giving the employee the opportunity. Our vice-president of our Toronto local is concerned about that and has attempted, but he has reached the same wall we have.

Mr. Orlikow: After all, this is not something that came up suddenly. This has been talked about for a long time. There was plenty of time to go through the regular procedures and to get a meeting of your local or any other local, at which this could be discussed. Are you suggesting that union officers prevented meetings from taking place when members wanted meetings?

Ms Osika: In the committee, we knew it was something coming for a long time. However, I got the sense from the union officers, although it was always in the background... there was always the comment made to me that it was never going to happen.

There was a bit of complacency on the employees' part, I have to admit. But I think it was contributed to a large degree by union officers as well: it was never going to happen, so let us not worry about it now.

• 1700

Mr. Orlikow: The employees of Air Canada are expressing their desire to buy shares in Air Canada. I presume people, when they buy shares, are buying them because they expect to get a return, a dividend on the money they invest. I point out to you that Air Canada has made profits almost every year but it has not paid any dividends to its only shareholder, the Government of Canada. Do you expect the privatized company to be so profitable that it will pay dividends to your members when it has not in the past? Or do you think they will be able to do it because they will cut back substantially in other parts of their operation, including maintenance, service and employment? Is that what you are looking forward to?

Ms Osika: No. I think it is a little deeper than that.

Employees do not regard themselves as typical civil servants in Air Canada and I feel that we as a whole would like to participate in a company where we have some sort of participation, some value in that. We are not looking at just shareholders. I am certain many of my colleagues will buy shares, but that is a different issue from working for a private enterprise as well. For example, there are the buyers and there are also the

[Traduction]

Mme Osika: On a essayé de le faire. De fait, le vice-président de notre section locale a essayé de le faire et d'obtenir les signatures des employés. Il est en faveur de la privatisation d'Air Canada et est d'avis qu'il est injuste que les syndicats aient adopté cette position sans donner aux employés l'occasion de faire connaître leur opinion. Le vice-président de notre section locale de Toronto se préoccupe de cette question et a essayé de présenter une motion en ce sens; cependant, ses efforts se sont soldés par un échec.

M. Orlikow: Après tout, la privatisation d'Air Canada n'est pas quelque chose de tout récent. Il y a déjà longtemps qu'on en discute. Vous avez eu tout le temps nécessaire pour suivre le processus normal et pour convoquer une réunion de votre section locale ou d'autres sections, et de discuter de la question. Dites-vous que les délégués syndicaux vous ont empêché de convoquer des réunions lorsque vous vouliez le faire?

Mme Osika: Le comité savait que quelque chose se produirait. Nous le savions depuis longtemps. Cependant, j'ai eu l'impression que les cadres du syndicat, sans qu'ils le disent officiellement... étaient d'avis que cela ne se produirait jamais.

Je crois que les employés sont coupables d'une certaine suffisance. Mais je crois que la situation s'explique dans une large mesure par l'attitude des dirigeants syndicaux qui étaient d'avis que puisque cela ne se produirait pas, nul besoin de s'en inquiéter.

M. Orlikow: Les employés d'Air Canada ont manifesté leur intérêt pour les actions de la société. Je suppose que lorsque les gens achètent des actions c'est qu'ils s'attendent à réaliser des bénéfices, à recevoir un rendement ou l'argent investi. J'aimerais vous rappeler qu'Air Canada a réalisé des bénéfices pratiquement tous les ans mais que la société n'a pas payé un seul dividende à son seul actionnaire, le gouvernement du Canada. Pensez-vous que s'il y a privatisation, la nouvelle société sera tellement rentable qu'elle pourra payer des dividendes à vos membres si elle n'a pas pu le faire par le passé? Pensez-vous plutôt que la société pourra payer des dividendes parce qu'elle réduira de façon considérable diverses activités comme l'entretien, le service et le nombre d'emplois? Est-ce, à votre avis, ce qui se produira?

Mme Osika: Non. Je crois que ce n'est pas vraiment la situation.

Les employés d'Air Canada ne pensent pas qu'ils sont de simples fonctionnaires et je crois que dans l'ensemble, ils voudraient participer à la compagnie. Nous ne serions pas de simples actionnaires. Je suis convaincue qu'un bon nombre de mes collègues achèteront des actions, mais ce n'est pas la même chose que si l'on travaillait par exemple pour une entreprise privée. Ainsi, il y aura ceux qui voudront être actionnaires et ceux qui voudront

[Text]

people who just want to be part of a privatized Air Canada. So there are two issues here.

Mr. Orlikow: I just wanted to ask you one last question based on personal experience. My wife and I flew in from Winnipeg to Ottawa last Sunday and we had... my wife said it was the worst meal she had ever had. I presume the meal service is where Air Canada has to compete. As a flight attendant, do you expect you will have much say about the quality of the food or anything else we get, whether you are a shareholder or not?

Ms Osika: I hope so. That is one of the things that makes a successful airline like Delta work, because they listen to their employees.

Mr. Orlikow: You will have to watch the dollars.

Ms Osika: Yes, but they also listen to their valuable feedback. And that is what employees of Air Canada want.

Mrs. Sparrow: Thank you very much, Mr. Chairman. I want to welcome our witnesses here today from the Air Canada Employee Ownership Committee, Mr. Godin, Mr. Bottoms and I guess it is Miss or Mrs. Angie... All I caught was Angie.

Ms Osika: Mrs.

Mrs. Sparrow: Right. I certainly did appreciate your opening remarks, but did Air Canada tell you what to say, or did they provide any funds for you to come here today?

Ms Osika: None whatsoever.

Mr. Godin: They provided none whatsoever, other than we used employee privilege of half fares, discount fares.

Mrs. Sparrow: And in regard to your presentation, Mr. Godin, this was strictly done on your committee.

Mr. Godin: Yes. We had no time to consult with anybody.

Mrs. Sparrow: I do apologize. That is true. We did not give you that much time.

Mr. Chairman: I would like to read into the minutes the results of a poll of just over 1,000 employees done in 1986. It was conducted by Decima Research. It was a Decima poll of Air Canada employees and 89% of the polled people would be likely or very likely to buy Air Canada shares.

Mr. MacLellan: A point of order. If the member is going to read in the results, would she also read in the question that was asked?

The Chairman: I think that is a reasonable request, if you can do that Mrs. Sparrow.

Mrs. Sparrow: The question that was asked was were the Air Canada employees interested in perhaps the

[Translation]

simplement travailler pour Air Canada. Il y a donc deux groupes.

M. Orlikow: Ma dernière question est fondée sur une expérience personnelle. Ma femme et moi avons pris l'avion de Winnipeg à Ottawa dimanche dernier et nous avons dû manger... ce que ma femme a appelé le pire repas de sa vie. Je suppose que c'est au niveau de la restauration qu'Air Canada doit livrer une certaine concurrence. A titre d'agent de bord, pensez-vous que vous aurez voix au chapitre quand viendra le moment de discuter de la qualité de la nourriture ou du service aux passagers, que vous soyez actionnaire ou non?

Mme Osika: Je l'espère. C'est justement ce qui assure le succès de certaines lignes aériennes comme Delta, parce que la direction tient compte des observations de ses employés.

M. Orlikow: Il faudrait économiser.

Mme Osika: C'est vrai, mais la direction tiendra compte des observations des employés. Et c'est ce que désirent les employés d'Air Canada.

Mme Sparrow: Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens à souhaiter la bienvenue aux représentants du Comité de participation à l'entreprise des employés d'Air Canada, à M. Godin, M. Bottoms et je crois de M^{lle} ou M^{me} Angie... Je n'ai saisi que votre prénom.

Mme Osika: Je m'appelle M^{me} Osika.

Mme Sparrow: C'est bon. J'ai été fort intéressée par votre déclaration liminaire. La direction d'Air Canada vous a-t-elle dit ce que vous deviez dire? La société vous a-t-elle offert une aide financière pour être ici aujourd'hui?

Mme Osika: Non.

M. Godin: Nous n'avons reçu aucune aide; nous nous sommes prévalus du demi-tarif pour employés.

Mme Sparrow: Monsieur Godin, les observations que vous nous avez présentées représentent exclusivement l'opinion de votre comité.

M. Godin: C'est exact. Nous n'avons malheureusement pas eu le temps de consulter d'autres personnes.

Mme Sparrow: Je m'en excuse, je sais que c'est vrai. Nous ne vous avons pas donné beaucoup de temps.

Monsieur le président, j'aimerais lire, aux fins du compte rendu, les résultats d'un sondage effectué auprès d'un peu plus de 1,000 employés en 1986. Decima Research a procédé à un sondage auprès des employés d'Air Canada. Quatre-vingt-neuf p. 100 des personnes consultées ont dit qu'elles achèteraient probablement ou fort probablement des actions d'Air Canada.

M. MacLellan: J'invoque le Règlement. Je demanderai à la députée de nous lire également la question qui avait été posée.

Le président: Je pense que c'est raisonnable. Pouvez-vous le faire, madame Sparrow?

Mme Sparrow: On avait demandé aux employés d'Air Canada s'ils s'intéressaient à la privatisation et s'ils

[Texte]

privatization and in participating in buying shares of Air Canada.

Mr. MacLellan: The exact wording, Mr. Chairman, please.

The Chairman: Do you have the wording there?

Mrs. Sparrow: No, I do not have the wording here.

Mr. MacLellan: All right, then. You should not have the result.

Mrs. Sparrow: All right. But it is very interesting to see that 89% or 90% of your employees are very interested in regard to participating.

Mr. MacLellan: On a point of order. That was not deducted from that poll because we do not have the question.

The Chairman: But in fairness, Mr. MacLellan, the previous two witnesses made a number of statements that were based on projections into the future that they thought would be fact. I think this is equally relevant. I think, Mrs. Sparrow, you can continue on please.

Mr. MacLellan: It is neither relevant nor accurate.

Mrs. Sparrow: Thank you very much, Mr. Chairman. Of those polled, 78% said they would be willing to support the sale of Air Canada and have it privatized and, of course, 93% felt that the rest of the—

Mr. MacLellan: This is that poll again, the questions of which we have no idea in the world.

The Chairman: In fairness, Mr. MacLellan—

Mr. MacLellan: What use is it in reading in phantom results of a question we do not know of? I mean, there has to be a limit. Surely to heaven something is sacred. I have seen very little in this committee, but surely there has to be something if we look long enough.

• 1705

The Chairman: In fairness, Mrs. Sparrow is expressing an opinion on a poll she has read about. In front of her are figures.

This afternoon we heard witnesses before the committee say in the next 10 years there would be only six airlines left in the world. I heard expert witnesses a decade ago say there would be only six automobile manufacturing companies left in the world by 1990. They were wrong.

Mr. MacLellan: There is a difference, Mr. Chairman. That was a witness who was expressing his opinion. We are supposedly going on a poll that was actually done without knowing the question but getting, supposedly, the result. There is a difference.

The Chairman: But Mrs. Sparrow is reading into the record the results.

[Traduction]

seraient disposés à acheter des actions de la société Air Canada.

M. MacLellan: Je voudrais le texte exact, monsieur le président.

Le président: Avez-vous le texte, madame Sparrow?

Mme Sparrow: Non, je n'ai pas le texte.

M. MacLellan: Dans ce cas vous ne devriez pas lire les résultats.

Mme Sparrow: D'accord. Mais je crois qu'il est intéressant de constater que 89 p. 100 à 90 p. 100 des employés d'Air Canada aimeraient devenir actionnaires.

M. MacLellan: J'invoque le Règlement. On ne peut pas dire que c'est vraiment là la situation parce que nous ne savons pas quelle question a été posée.

Le président: En toute justice, monsieur MacLellan, il faut reconnaître que les deux témoins précédents présentaient des observations qui étaient fondées sur des prévisions. Je crois que les chiffres présentés par M^{me} Sparrow sont tout aussi valables. Vous pouvez continuer, madame Sparrow.

M. MacLellan: Ce n'est pas pertinent ou même exact.

Mme Sparrow: Merci beaucoup, monsieur le président. Des personnes consultées, 78 p. 100 ont dit qu'elles seraient en faveur de la vente d'Air Canada et de sa privatisation. Et, évidemment, 93 p. 100 étaient d'avis que...

M. MacLellan: Voilà, on parle encore de ce sondage, mais on ne sait pas quelles questions ont été posées.

Le président: Monsieur MacLellan, en toute justice...

M. MacLellan: Il ne sert à rien de lire les résultats d'un sondage si l'on ne sait pas quelles questions ont été posées! Il y a une limite à tout! Il y a certainement des limites, même si je n'en ai jamais vu dans ce Comité! Je suppose que si l'on essayait vraiment, on pourrait en trouver.

Le président: En toute justice, M^{me} Sparrow nous fait part de son opinion sur un sondage. Elle dispose de certains chiffres.

Cet après-midi des témoins nous ont dit que dans dix ans il n'y aurait plus que six lignes aériennes dans le monde entier. Il y a environ dix ans j'ai entendu des experts dire qu'en 1990 il n'y aurait plus que six fabricants d'automobile au monde. Ils avaient tort.

M. MacLellan: Ce n'est pas la même chose, monsieur le président. Vous nous parlez de témoins qui nous ont fait part de leur opinion. Le député cite un sondage ou les résultats obtenus mais on ne connaît pas la question qui a été posée. C'est complètement différent.

Le président: Mais M^{me} Sparrow lit, aux fins du compte rendu, les résultats obtenus lors de ce sondage.

[Text]

Mr. MacLellan: I have tremendous respect for Mrs. Sparrow; do not get me wrong. It is just in this particular case I do not want her to get those figures in without knowing the question that was asked.

The Chairman: I appreciate you do not want the figures in there, but I am going to let them stand.

Mrs. Sparrow: I would like to ask Mr. Godin about one of the questions that had to do with safety, Mr. MacLellan. In this Decima poll done in 1986, 93% of Air Canada's employees felt they were doing an extremely good job on safety. Yet this morning we heard from some unions that led us to believe safety would be jeopardized through privatization.

Mr. Godin: That certainly is not the experience in British Airways, or any other carrier, such as Lufthansa. I believe Air France now is considering it. Air Italia is privatizing. In no way was safety compromised in those experiences.

Mr. MacLellan: What about Eastern?

Mr. Godin: Eastern Airlines has no relevance to privatization. It was a company that was wrecked by its management and union, and that safety issue was not brought about specifically through privatization. American Airlines is a private company, Delta Airlines... and they have extraordinary high standards of safety... and safety records.

Mrs. Sparrow: Through the National Transportation Agency, of course, safety is the number one factor, and the criterion is clearly set out there.

One thing I have been told is that some of the Air Canada unions claim if the company owns shares, the employees still will not be able to have a say in the future. I think Mr. Orlikow was mentioning a meal he had on Air Canada. I happen to fly Air Canada almost twice a week, and I consider your meals to be extremely good.

So Angie, the flight attendant, you feel very strongly you will be able to represent the views of your—

Ms Osika: A lot of changes will have to be made in the way—

Mr. MacLellan: Point of order. This is completely outrageous. You have three people hand-picked by the company, or by somebody, to come here and refute the testimony of the unions. It would not matter if everybody in the unions were totally in favour of privatization. You have to allow the unions to have some credibility and speak for the membership, instead of having people come in and try to undercut them. I have never heard of anything like this in my life.

[Translation]

M. MacLellan: J'ai infiniment de respect pour Mme Sparrow; cependant, je ne veux pas qu'elle cite ces chiffres si elle ne peut pas nous dire quelle question a été posée.

Le président: Je sais que vous ne voulez pas que ces chiffres figurent au compte rendu; cependant, à mon avis, ils sont recevables.

Mme Sparrow: Monsieur MacLellan, j'aimerais demander à M. Godin un peu plus de renseignements sur une des questions qui portaient sur la sécurité. Lors de ce sondage Decima, qui a été effectué en 1986, 93 p. 100 des employés d'Air Canada ont dit qu'ils pensaient qu'ils faisaient du très bon boulot au niveau de la sécurité. Pourtant, ce matin, certains syndicats nous ont dit que la privatisation d'Air Canada pourrait présenter un danger au niveau de la sécurité.

M. Godin: Ce n'est certainement pas ce qui s'est passé lorsqu'il y a eu privatisation de British Airways ou d'autres transporteurs aériens comme Lufthansa. Je crois d'ailleurs qu'on envisage la privatisation d'Air France. Il y aura privatisation d'Air Italia. La sécurité n'a nullement été touchée par la privatisation de ces lignes aériennes.

M. MacLellan: Et que dire d'Eastern?

M. Godin: Eastern Airlines n'est pas un exemple de privatisation. Il s'agissait d'une société qui, en raison des activités de la direction et des syndicats, éprouvait d'énormes problèmes. Les problèmes au niveau de la sécurité ne sont pas attribuables à la privatisation. American Airlines est une société privée, Delta Airlines... elles ont toutes deux de très bonnes réputations au niveau de la sécurité. Leurs normes sont d'ailleurs très strictes.

Mme Sparrow: Il est évident que le principal objectif de l'Office national des transports est la sécurité. Les critères sont établis clairement.

On m'a dit que certains des syndicats représentant les employés d'Air Canada soutiennent que si la société détient certaines des actions, les employés ne pourront pas avoir voix au chapitre. Je crois que M. Orlikow a parlé d'un des repas qu'on lui a servi à bord d'un vol d'Air Canada. Je voyage pratiquement deux fois par semaine avec Air Canada, et je trouve que leurs repas sont très bons.

Angie, vous êtes un agent de bord; vous pensez que vous pourriez faire connaître vos opinions aux...

Mme Osika: Il faudra modifier toutes sortes de choses, par exemple...

M. MacLellan: Un rappel au Règlement! C'est absolument inacceptable. Ces trois personnes ont été choisies par la société, ou par quelqu'un, et chargées de venir nous dire que ce qu'on a entendu des syndicats n'est pas vrai. Même si les syndicats appuyaient le principe de la privatisation, ça ne changerait rien au problème. Il faut que vous assuriez aux syndicats une certaine crédibilité et que vous les laissiez parler au nom de leurs membres au lieu de demander à des gens de venir nier ce que les

[Texte]

The Chairman: Mr. MacLellan, you refused to question these people. They are here as representatives of an association. This is debate.

Mrs. Sparrow, please continue.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, we have already heard from two witnesses, Prof. Lazar and Mr. Donner. This morning we heard from the International Association of Machinists and Aerospace Workers. One of the witnesses there this morning with the unions was Mr. Vincent Blais. All of those were names submitted by Mr. MacLellan. Yet Mr. MacLellan is rude enough now, when somebody else appears, not to let them answer questions that are asked.

The Chairman: Sorry, Captain Johnson, that is also debate. I would like to stick to Mrs. Sparrow, if I could, and let her debate the point for the moment.

Mrs. Sparrow: Thank you, Mr. Chairman. I will move on to another question on the unions.

The unions were really forecasting doom and gloom with privatization, and they claim privatizing Air Canada will take advantage of the worker shareholders by seeking massive wage and working condition concessions. Do you really foresee that privatization is in any way going to curb or infringe upon your shareholder or your working conditions?

• 1710

Mr. Godin: No, I do not think so. I would think if we do not privatize the pressure would be greater. The pressure to shrink the airline and down-size it over the period of time would be greater if we do not privatize.

Mrs. Sparrow: This is very interesting. We did hear from some gentlemen earlier this afternoon that they felt just the opposite. So you are of the opinion privatization will allow you to maintain, if not increase, your air routes and the size of employees.

Mr. Godin: I believe Air Canada will increase its size over the long run through privatization.

Mr. Johnson: I wonder if the witnesses could tell us individually how many years each person has had working with Air Canada.

Ms Osika: I have 19 years.

Mr. Godin: I have 23.

[Traduction]

syndicats ont déjà dit. C'est la première fois que je vois pareille chose.

Le président: Monsieur MacLellan, vous avez refusé de poser des questions à ces témoins. Ils représentent cependant une association. Vos commentaires ne sont pas appropriés.

Veuillez poursuivre, madame Sparrow.

M. Johnson: Monsieur le président, nous avons déjà entendu deux témoins, le professeur Lazar et M. Donner. Ce matin nous avons entendu des représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéronautique. Ce matin un des représentants des syndicats était M. Vincent Blais. Tous ces noms ont été proposés par M. MacLellan. Pourtant, lorsque nous accueillons d'autres témoins, il est très impoli et refuse de les laisser répondre aux questions qu'on leur a posées.

Le président: Je m'excuse, capitaine Johnson, ces commentaires sont irrecevables. J'aimerais, si vous me le permettez, qu'on laisse M^{me} Sparrow poser ses questions et discuter avec le témoin.

Mme Sparrow: Merci, monsieur le président. J'aimerais passer à une autre question qui touche également les syndicats.

Les syndicats sont un peu prophètes de malheur lorsqu'ils parlent de la privatisation; en effet, ils soutiennent que la privatisation d'Air Canada entraînera des abus des employés actionnaires en entraînant des concessions importantes au niveau des salaires et des conditions de travail. Pensez-vous vraiment que la privatisation d'Air Canada imposera de nouvelles limites à vos actionnaires ou aux conditions dans lesquelles ils travaillent?

M. Godin: Je ne le crois pas. Je crois que les pressions seront plus fortes s'il n'y a pas privatisation. Je crois que s'il n'y a pas privatisation de plus fortes pressions seront exercées pour que l'on rationalise la ligne aérienne et que l'on limite les coûts.

Mme Sparrow: C'est fort intéressant. Des témoins nous ont dit exactement le contraire un peu plus tôt cet après-midi. Vous pensez donc que la privatisation permettra de maintenir, sinon d'accroître, les services offerts et le nombre d'employés.

M. Godin: Je crois qu'Air Canada pourra, à long terme, grâce à la privatisation, accroître les services offerts.

M. Johnson: Nos témoins pourraient-ils nous dire depuis combien de temps ils travaillent pour Air Canada.

Mme Osika: J'y travaille depuis 19 ans.

M. Godin: Je travaille pour Air Canada depuis 23 ans.

[Text]

Mr. D. Bottoms (Vice-Chairperson and Treasurer, Air Canada Employee Ownership Committee): I have 20 years.

Mr. Johnson: Madam, you spoke about a meeting held in Toronto. Was it an information meeting held by unions on the privatization of Air Canada?

Ms Osika: That is correct, sir. It was chaired by the three unions: CUPE, CAW and IAM. There were a total of 52 people there. Of the 52, there were 11 of our supporters.

Mr. Johnson: Are you aware of how many attended a similar meeting in Winnipeg?

Ms Osika: Not the exact number, but I gather it was less than this.

Mr. Johnson: Is it true that the meeting called on June 6 for Vancouver was cancelled?

Ms Osika: Apparently.

Mr. Johnson: Is it true about 15 people turned up for the one in Edmonton?

Ms Osika: Yes.

Mr. Johnson: Is it true the one in Halifax had 12 people?

Ms Osika: Yes.

Mr. Johnson: Is it true the one in Calgary had approximately 15.

Ms Osika: Yes. I am not aware of the Montreal statistics, but it had a similarly fairly poor showing.

Mr. Johnson: Did you get adequate notice of the meeting?

Ms Osika: I think it was channelled through the normal channels, in our employee mail folders, and I believe there was some sort of newspaper or radio advertisement of it as well.

Mr. Johnson: So you obviously had some form of notice.

Ms Osika: Yes, that is correct.

Mr. Johnson: The only reason I am asking is that this morning some of the witnesses were upset that meetings of this committee are not held across Canada. I am wondering why there was not more enthusiasm to attend those meetings, certainly from most of the provinces of Canada. You would think there would be large numbers of people—

Ms Osika: The support for the anti-privatization comes directly from the union leadership and a few of its followers, but the majority of the employees. . . I wrote a speech for this particular meeting I attended, and I made 1,500 copies of it. I put it in all the mail folders in

[Translation]

M. D. Bottoms (vice-président et trésorier, Comité de participation à l'entreprise des employés d'Air Canada): J'y travaille depuis 20 ans.

M. Johnson: Madame, vous avez parlé d'une réunion qui avait été convoquée à Toronto. S'agissait-il d'une séance d'information sur la privatisation d'Air Canada convoquée par les syndicats?

Mme Osika: Oui, monsieur. Des représentants du SCFP, des TCA et de l'AIM présidaient la réunion. Cinquante-deux personnes y ont participé, dont 11 faisaient partie de notre groupe.

M. Johnson: Savez-vous combien de gens ont participé à la réunion qui a été convoquée à Winnipeg?

Mme Osika: Je ne connais pas le chiffre exact, mais je pense qu'il y avait moins de gens à Winnipeg qu'à Toronto.

M. Johnson: Est-il vrai qu'on a dû annuler la réunion prévue pour Vancouver le 6 juin?

Mme Osika: C'est ce que j'ai entendu.

M. Johnson: Est-il vrai qu'environ 15 personnes ont participé à la réunion d'Edmonton?

Mme Osika: C'est exact.

M. Johnson: Est-il vrai que seules 12 personnes ont participé à la réunion d'Halifax?

Mme Osika: Oui.

M. Johnson: Est-il vrai que seules 15 personnes ont participé à la réunion de Calgary?

Ms Osika: C'est vrai. Je ne connais pas les chiffres sur la réunion de Montréal, mais je crois qu'aussi peu de gens y ont participé.

M. Johnson: Avez-vous été avisés à temps de la convocation de cette réunion?

Mme Osika: Je crois que l'on nous a fait parvenir ces renseignements par la voie normale, soit par les communiqués envoyés aux employés; je crois d'ailleurs qu'il y a eu des annonces dans les journaux et à la radio.

M. Johnson: Vous avez donc été mis au courant.

Mme Osika: C'est exact.

M. Johnson: Je vous ai posé ces questions parce que ce matin certains des témoins nous ont dit avoir été bouleversés d'apprendre que notre Comité ne convoquerait pas d'audiences dans le pays tout entier. Je me demande pourquoi les gens ne sont pas plus intéressés aux réunions qui ont été organisées par les syndicats dans la majorité des provinces canadiennes. On aurait cru que beaucoup de gens. . .

Mme Osika: Ce sont les chefs syndicaux et quelques-uns de leurs collègues qui appuient la lutte contre la privatisation; cependant, l'ensemble des employés. . . J'ai préparé un discours pour la réunion à laquelle j'ai participé; j'en ai préparé 1,500 exemplaires. J'ai annexé ce

[Texte]

Toronto. The type of feedback I got from my speech was extremely positive.

Mr. Minaker: You are a member of CUPE, are you not?

Ms Osika: Yes, I am.

Mr. Minaker: Did CUPE ask you or any of the employees your point of view on the privatization of Air Canada? Did they ask you to support the cause the union leaders are presenting at this point?

Ms Osika: Over the years I have had discussions with Richard Nolan, who is now our president, and a few of the other local base union leaders. They know my position on it. Several of these union leaders agreed with it off the record but could not support it publicly.

Mr. Minaker: But I am asking whether you, as a member of the union, were asked for an opinion on the privatization of Air Canada, or do you know if fellow members of the union were asked whether they supported privatization, not from the union leaders?

Ms Osika: No.

Mr. Minaker: Have they asked for their support?

• 1715

Ms Osika: No.

The Chairman: Ms Osika answered that question in her earlier statement. You were a little bit late coming in, but I think she answered that.

Ms Osika: But I do have something interesting to add. In 1984 when we started the committee we were going to the union leaders. We were concerned about the new air policy. We were concerned about the study to privatize Air Canada. It was very vague. So of course the committee did not want to be the Air Canada Ownership Committee. We did not want to be apart from the union. It was a grass-roots thing that developed.

The president of our union, CALFAA at that time, told me that he had a consultant's report done that recommended privatization. CALFAA had already paid for a report to be done. And this consultant's report recommended privatization and all the benefits that would take place.

Mr. Johnson: There was reference made to the quality of food served on the airline. Is it not true that the food is prepared by catering companies? Do they prescribe the menu to be served?

Ms Osika: Usually different stations have different companies, but in Canada it is mostly Cara Foods.

Mr. Reid: I too want to welcome this group to our table. We heard what we considered was the elite of

[Traduction]

discours au communiqué de Toronto. J'ai entendu des commentaires fort positifs sur mon discours.

M. Minaker: Vous faites partie du SCFP, n'est-ce pas?

Mme Osika: C'est exact.

M. Minaker: Est-ce que le SCFP vous a demandé, à vous ou aux autres employés, votre opinion à l'égard de la privatisation d'Air Canada? Vous ont-ils demandé d'appuyer la position des chefs syndicaux à cet égard?

Mme Osika: Au fil des ans j'ai discuté de la question avec Richard Nolan, qui est maintenant notre président, et d'autres chefs syndicaux. Ils connaissent mon opinion là-dessus. Plusieurs de ces chefs ont dit, en privé, qu'ils étaient d'accord avec moi mais qu'ils ne pouvaient adopter cette position de façon officielle.

M. Minaker: Je veux savoir si vous, à titre de syndiquée, avez été consultée à l'égard de la privatisation d'Air Canada? Savez-vous si quelqu'un d'autre que les chefs syndicaux ont demandé à vos collègues, au sein du syndicat, s'ils étaient d'accord avec la privatisation?

Mme Osika: Je ne le sais pas.

M. Minaker: Vous ont-ils demandé d'appuyer leur position?

Mme Osika: Non.

Le président: M^{me} Osika a déjà répondu à cette question. Vous êtes arrivé un peu en retard, mais je crois qu'elle a déjà répondu à cette question.

Mme Osika: Mais j'ai quelque chose d'intéressant à ajouter. En 1984, lorsque le Comité a été mis sur pied, nous avons rencontré les chefs syndicaux. Nous nous préoccupions de nouvelles politiques à l'égard du transport aérien. Nous nous préoccupions également de la privatisation d'Air Canada. Tout cela était très vague. Évidemment, le Comité ne voulait pas devenir le comité de participation à l'entreprise. Il ne voulait pas faire cavalier seul et se dissocier du syndicat. Ce sont les syndiqués qui ont créé ce mouvement.

Le président de notre syndicat, à l'époque il s'agissait de l'APENAC, m'a dit qu'il avait lu le rapport d'un expert-conseil qui recommandait la privatisation d'Air Canada. L'APENAC avait déjà financé la rédaction d'un rapport. Ce rapport recommandait la privatisation et tous les avantages qui en découleraient.

M. Johnson: On a parlé de la qualité des repas servis à bord des avions d'Air Canada. N'est-il pas vrai que cette nourriture est préparée par des traiteurs? Décident-ils du menu qui sera choisi?

Mme Osika: Habituellement, on choisit des traiteurs différents selon les régions; mais au Canada, le principal traiteur est Cara Foods.

M. Reid: J'aimerais, moi aussi, souhaiter la bienvenue à ces témoins. Nous avons déjà entendu les commentaires

[Text]

labour officials and labour leaders earlier today. They represented the three major unions serving Air Canada. The impression was given that there were small numbers attending the member indoctrination or learning meetings because Air Canada had a video going around to promote privatization. It was suggested that if the unions had handed out some similar form of inducement, their numbers would have been greater. Did I hear you correctly in saying that there was sufficient notice given for all members to attend these indoctrination meetings?

Ms Osika: The membership does not agree with the anti-privatization stand the union has taken. I attempted to bring more members to that meeting myself, and there was not one person I called out of 50 in a day and a half that did not know about the meeting. So I do not understand. It was not from lack of awareness. I had been off the line for over a year on maternity leave and I knew about the meeting. Everyone had ample notice of both meetings.

Mr. Reid: I want to belabour a little bit the issue of your presence. You say the committee has 25 active members who represent the various employee groups throughout the company. You have noted some of these employee groups. I think you have indicated that you might represent 7,500 people, because 7,500 people have made contributions to your association. Have you anything else to indicate how many you might represent?

Mr. Godin: We had opened up booths in most of the employee work areas. Eighty percent to 90% of all the employees we talked to were in favour of it and would buy shares. And this has been consistent for four years.

Ms Osika: In 1984 I opened up a booth with some volunteers in in-flight service, and within two weeks we had 750 signatures. The response was overwhelming.

• 1720

Mr. Reid: It appears that your association, even though it might be termed an ad hoc committee, has been in existence at least since 1984. Has the difference in privatization—the partial privatization, changing it from what might have been an earlier concept of the whole total privatization of Air Canada to a 45:55 privatization—made any difference to the positiveness of your group in favour of privatization?

Mr. Godin: It is a slight difference, but most of the employees feel that eventually the other 55% will be sold. So it has had very little, although it is a question that is brought up.

[Translation]

de ce qu'on pourrait appeler l'élite des chefs syndicaux un peu plus tôt aujourd'hui. Ils représentaient les trois principaux syndicats dont font partie les employés d'Air Canada. Ils ont laissé entendre que peu d'employés participaient aux séances d'information ou aux séances d'endoctrinement parce que Air Canada faisait visionner un vidéo qui favorise la privatisation. On a d'ailleurs dit que si les syndicats avaient préparé une bande magnétoscopique comme cela, ils auraient pu accueillir un plus grand nombre de syndiqués lors de leur séance. Avez-vous dit que les syndiqués ont été avisés bien à temps de la tenue de ces séances d'endoctrinement?

Mme Osika: Les syndiqués ne sont pas d'accord avec le programme de lutte contre la privatisation mis sur pied par le syndicat. J'ai personnellement essayé de convaincre certains employés de m'accompagner à cette réunion, et les quelque 50 personnes avec lesquelles j'ai communiqué à ce moment-là étaient au courant de l'organisation de cette réunion. Je ne comprends pas pourquoi il n'y a pas eu plus de monde. Ce n'est pas que les gens n'étaient pas au courant. Écoutez il y avait déjà plus d'un an que je ne travaillais pas, j'étais en congé de maternité, et même moi, j'étais au courant de cette réunion. Tout le monde a été avisé de la tenue de ces deux réunions.

M. Reid: J'aimerais connaître un peu plus de détails sur votre groupe. Vous dites que votre comité est composé de 25 membres, qui représentent les divers groupes d'employés d'Air Canada. Vous avez nommé certains de ces groupes. Je crois que vous avez dit que vous représentiez peut-être 7,500 employés parce que c'est le nombre des gens qui ont versé des cotisations. Est-ce votre seul moyen de savoir le nombre de gens que vous représentez?

M. Godin: Nous avons ouvert des guichets dans pratiquement tous les centres de travail. Quelque 80 à 90 p. 100 de tous les employés auxquels nous avons parlé appuient la privatisation et seraient disposés à acheter des actions. Leur attitude n'a pas changé en quatre ans.

Mme Osika: En 1984, en collaboration avec certains bénévoles du service de bord, j'ai ouvert un guichet. En 15 jours, nous avons pu obtenir 750 signatures. La réaction a été incroyable.

M. Reid: Votre association, que l'on pourrait qualifier de comité spécial, semble exister depuis au moins 1984. La différence, en ce qui concerne le degré de privatisation—c'est-à-dire le fait qu'Air Canada aurait dû être privatisée totalement, mais qu'elle ne le sera plus qu'à 45 p. 100—a-t-elle contribué à réduire l'enthousiasme de votre groupe face à cette mesure?

M. Godin: Il y a eu une légère différence, mais la plupart des employés estiment qu'à un moment donné, les 55 p. 100 restants seront aussi vendus. Donc, il y a eu très peu de changement à ce niveau, mais c'est une question qui a été soulevée.

[Texte]

Mr. Reid: Then I have to come back. There is a wide range of Crown corporations. Some have a hands-off approach much more than others, and the advocates of Crown corporations express concerns about job losses and change in strategy. A comment was made this morning that there might be a top-heavy 200-person overload in Montreal that would have to be shipped to Toronto or Winnipeg job location changes. You, as employees of Air Canada, must have considered these aspects as well.

Was there debate, consideration, and still confessed confidence in privatization of Air Canada—

Mr. Godin: Yes.

Mr. Reid: —and, if so, what consideration?

Mr. Godin: In the discussions we had we pointed out that the privatization would not necessarily mean that there were going to be no lay-offs or anything like this, that this could happen but this will happen even though we are not privatized. We have had lay-offs at Air Canada even though it is not privatized. So being a government organization or Crown corporation is not a guarantee that there will not be any lay-offs.

I would think the potential for expansion, given the freedom that privatization will give us, probably gives the weight to that side of the coin, that we probably will not lay off. But that is strictly guesswork. It is forecasting.

Mr. Reid: This is part of the gamble you have to take.

Mr. Godin: Right.

Mr. Reid: I know how you feel.

Strong advocates of Crown corporations feel that there is a public duty in the Crown corporations—that is why they are there—sometimes social aspects as well as maintenance of jobs. If Air Canada is going to be competitive, could it take the position of maintaining maintenance to yards, locations, where it is not cost-efficient so to do and—you people then, and I am putting words in your mouth but I cannot phrase it any differently, are taking the position that Air Canada be cost-efficient—might it more readily go this route rather than have that person looking over their shoulder or somebody having a heavy hand on your shoulder as to government decisions, policy decisions, as to business decisions of Air Canada?

Mr. Godin: Air Canada is very cost-efficient now, we believe, and as time goes on with the extra capital and expansion it will, in our view, compensate for any of the problems or fears being expressed in that area.

M. Grisé: Je veux d'abord prier les témoins d'excuser mon retard. J'étais à un autre comité pour étudier en particulier l'article 10 du projet de loi que nous avons devant nous aujourd'hui.

[Traduction]

M. Reid: Alors, je dois vous demander ceci. Il existe tout un éventail de sociétés de la Couronne. Certaines d'entre elles sont moins interventionnistes que d'autres, et leurs défenseurs ont exprimé certaines craintes au sujet des pertes d'emplois et des changements de stratégie. Ce matin, quelqu'un mentionnait qu'il risquait d'y avoir à Montréal 200 personnes de trop dans les niveaux supérieurs, et qu'il faudrait sans doute les muter à Toronto ou à Winnipeg. Vous, les employés d'Air Canada, avez certainement dû réfléchir à ces questions.

Avez-vous débattu de la question, l'avez-vous examinée sous tous ses aspects pour ensuite vous prononcer toujours en faveur de la privatisation d'Air Canada. . .

M. Godin: Oui.

M. Reid: . . . et qu'avez-vous dit?

M. Godin: Au cours de nos discussions, nous avons souligné que la privatisation n'éviterait pas nécessairement les mises en disponibilité; que la société soit privatisée, ou non, cela pourrait arriver. Air Canada a déjà fait des mises en disponibilité sans être privatisée. Donc, le fait d'être une organisation gouvernementale ou une société de la Couronne ne garantit nullement l'absence de mises en disponibilité.

Au contraire, les possibilités d'expansion que permettrait la privatisation pèsent lourd dans la balance en faveur de cette option, et nous portent à croire qu'il n'y aura sans doute pas de mise en disponibilité. Nous n'en savons rien; ce ne sont que des prévisions.

M. Reid: Cela fait partie du risque que vous devez prendre.

M. Godin: Exactement.

M. Reid: Je vous comprends.

Les défenseurs des sociétés de la Couronne estiment qu'elles ont une responsabilité publique—de là leur existence—qui touche parfois les assistés sociaux et parfois le maintien des emplois. Si Air Canada veut demeurer compétitive, pourrait-elle décider de continuer à offrir des services d'entretien aux endroits où la chose ne serait pas rentable? Sans vouloir vous attribuer des propos, vous semblez vouloir qu'Air Canada demeure rentable. Croyez-vous que la Société pourrait opter pour cette solution au lieu d'être constamment surveillée par une autorité supérieure qui interviendrait dans les décisions gouvernementales, les décisions de politique et à tout ce qui touche l'administration d'Air Canada?

M. Godin: À l'heure actuelle, nous croyons qu'Air Canada est très rentable, et, avec le temps, l'injection de nouveaux capitaux et l'expansion, elle devrait pouvoir éliminer tout problème et toute crainte à ce niveau.

Mr. Grisé: First of all, I would like to apologize to the witnesses for being late. I was at another committee studying section 10 of the bill which we have before us today.

[Text]

Je voudrais demander aux gens qui sont devant nous s'ils sont tous syndiqués ou s'il y a des employés cadres parmi eux.

• 1725

Mr. Godin: We are all unions members.

M. Grisé: Ce matin, j'ai posé des questions à M. Blais, et je vous les pose cet après-midi. Depuis plusieurs années, on vante les qualités d'Air Canada, ses employés, son efficacité, sa sécurité et la productivité de ses employés. En tant qu'employés, croyez-vous que vous deviendrez moins productifs et que la qualité du service que vous offrez présentement à votre clientèle se détériorera parce qu'Air Canada sera privatisée, parce que vos patrons seront possiblement différents ou parce que le gouvernement du Canada ne sera plus votre patron qu'en partie? Est-ce vrai qu'avec la privatisation d'Air Canada, vous vous souciez beaucoup moins de la sécurité aérienne? En d'autres mots, croyez-vous que parce qu'Air Canada deviendra une entreprise en partie privatisée, elle ne sera plus à l'image de notre pays, avec des records enviables? Sentez-vous que les employés d'Air Canada s'apprennent réellement à perdre cette fierté qu'ils ont acquise? Vous dites que vous avez au-delà de 20 ans d'expérience à Air Canada. Est-ce que parce qu'il y a une privatisation, vous laisserez graduellement l'image d'Air Canada se ternir au cours des prochaines années?

Mr. Godin: No. We feel our standards will remain the high standards they are today, and probably in the other areas they will increase in terms of our profile with the Canadian public and the world picture.

Mr. Grisé: What about your productivity?

Mr. Godin: We are pretty productive as it is right now. There are probably some areas where productivity could be increased, but productivity can be a function of the expansion that takes place too. It would probably increase our productivity if we expand.

M. Grisé: Vous parlez d'expansion. Croyez-vous sincèrement que la privatisation d'Air Canada vous permettra de devenir plus compétitifs et d'aller chercher possiblement une plus grande part du marché? Croyez-vous qu'Air Canada, à cause de la direction qui a décidé de serrer la vis davantage, verra son chiffre d'affaires, sa clientèle et ses employés diminuer, ou croyez-vous que la privatisation entraînera une augmentation de la clientèle, une expansion des marchés et, possiblement, une augmentation du nombre d'employés?

Mr. Godin: Yes. I feel that is the case. We are a very, very competitive airline, and given the next five or six years, we will expand. That is my own forecast. I feel Air Canada will expand both in its international and trans-border markets. Unfortunately for our domestic competitors, we will take away quite a bit of their business.

[Translation]

Can the witnesses tell me if they are all union members or if some of them are part of management?

M. Godin: Nous sommes tous syndiqués.

Mr. Grisé: This morning, I asked Mr. Blais a few questions which I will now ask you. For several years now, people have been speaking highly of Air Canada's qualities, its employees, its effectiveness, its safety rating and its productivity. As employees, do you feel that your productivity will diminish, that the quality of the service you now offer will deteriorate because Air Canada will be privatized, because your bosses will be different or because you will now only answer partly to the Government of Canada? Is it true that with Air Canada's privatization, you will be a lot less concerned about air safety? In other words, do you feel that because Air Canada will become a partly privatized business, it will no longer be able to uphold its image and its enviable record in Canada? Do you feel that Air Canada's employees are about to lose this pride which they have acquired? You say that you have over 20 years experience with Air Canada. Do you feel that, with privatization, you will gradually let Air Canada's image tarnish over the next few years?

M. Godin: Non. Nos normes demeureront aussi hautes qu'elles le sont aujourd'hui, probablement qu'elles s'amélioreront même dans certains domaines au niveau de notre image auprès du public canadien et sur la scène internationale.

M. Grisé: Et la productivité?

M. Godin: Nous sommes déjà très productifs. Dans certains domaines, il pourrait y avoir des améliorations, mais la productivité pourrait être fonction d'une expansion éventuelle. En effet, nous croyons qu'une expansion pourrait accroître la productivité.

Mr. Grisé: You speak of expansion. Do you really believe that Air Canada's privatization will let you become more competitive and maybe grab a bigger share of the market? Does the fact that Air Canada's management has tightened things up a bit mean that its business, its clientele and its employees will go down, or do you believe that privatization will increase clientele, expand markets and, possibly, increase the number of employees?

M. Godin: Oui, je crois que c'est ce qui se produira. Notre compagnie aérienne est extrêmement concurrentielle et, dans cinq ou six ans, il y aura une expansion. C'est ce que je prévois. J'ai l'impression qu'Air Canada va accroître ses marchés international et transfrontalier. Malheureusement pour nos concurrents nationaux, nous allons leur enlever une bonne partie de leur clientèle.

[Texte]

M. Grisé: Si l'image d'Air Canada est ce qu'elle est actuellement, c'est sûrement parce qu'il y a d'assez bonnes relations entre les employés et l'administration d'Air Canada. Croyez-vous que la privatisation poussera la direction d'Air Canada à vous taper soudainement sur la tête et que les relations de travail entre les employés, les différents syndicats et l'administration d'Air Canada deviendront beaucoup plus rigides et beaucoup plus difficiles? Croyez-vous qu'un climat d'insécurité s'installera à Air Canada? Croyez-vous qu'une telle situation, assez triste, puisse se produire?

• 1730

Ms Osika: We have already experienced labour crises so we are not new to that, but I see the privatization as a tremendous boost for the employee morale of Air Canada.

M. Grisé: Avez-vous eu des discussions avec les employés de de Havilland, par exemple? Là aussi, on a vécu une privatisation. C'est aussi le cas chez Téléglobe Canada et chez Canadair. Est-ce que vous avez eu des consultations avec ces gens-là? Dans ces différentes entreprises, est-ce que le processus de privatisation a réellement créé un malaise chez les employés?

Mr. Godin: Yes, we have had discussions with the people from Teleglobe Canada and we have had discussions with American carriers. They have similar employee-management teams. They are the top carriers in the U.S. and they have no problems. They are private carriers. In the case of Teleglobe Canada, we have not talked to them since the privatization, but prior to privatization the people we talked to felt that this would be in their interest.

M. Grisé: Vous n'avez pas eu de discussions dernièrement. Ils n'ont pas pris contact avec vous pour vous dire: Refusez la privatisation, car c'est négatif; nous, on n'est pas bien depuis la privatisation de Téléglobe.

Mr. Godin: No. In a discussion with a group of pilots from British Airways, they said it was the best thing that ever happened to their carrier by far.

Mr. Minaker: Mr. Chairman, I have many friends and constituents who work for Air Canada and work in the riding. My riding surrounds the Winnipeg International Airport and includes the base. It is interesting that all the employees I have talked to—I have talked to quite a few in the past year—generally have the same feeling as you do, Captain Godin, Mr. Bottoms and Ms Osika. They are confident in their airline, are proud of it and want to see it grow.

So that Mr. MacLellan knows what the question in the poll was, in the introduction by the witnesses, they indicated that the former Liberal government welcomed their approach to having interests in buying shares. It might be worthwhile to know the question raised in the poll that went to 1,001 of the employees. I will read it. Question 29 asked:

[Traduction]

Mr. Grisé: Air Canada's image must surely be as good as it is because of the good relations between employees and management. Do you think that privatization will suddenly turn Air Canada's management against you and that working relationships between employees, the different unions and management will become a lot more rigid and difficult? Do you feel that an aura of insecurity will settle over Air Canada? Do you believe that such a sad state could occur?

Mme Osika: Nous avons déjà connu des conflits de travail, alors ce n'est rien de nouveau, mais je crois que la privatisation va contribuer à remonter énormément le moral des employés d'Air Canada.

Mr. Grisé: Have you held discussions with de Havilland employees, for example? They have also gone through privatization. This was also the case with TeleGlobe Canada and Canadair. Have you consulted these people? Did the privatization process in these different businesses really create bad feelings for employees?

M. Godin: Oui, nous avons eu des discussions avec les gens de Téléglobe Canada et avec des compagnies américaines. Ces dernières ont le même genre d'équipe d'employés et de gestionnaires. Ce sont les plus grosses compagnies américaines et elles n'ont aucun problème. Quant à Téléglobe Canada, nous ne leur avons pas parlé depuis la privatisation, mais avant, les gens à qui nous avons parlé croyaient que ce serait à leur avantage.

Mr. Grisé: You have not had any discussions recently. They have not called you to tell you to refuse privatization, that it is a bad thing; that they have had problems since Teleglobe was privatized.

M. Godin: Non. Un groupe de pilotes de la British Airways nous a même dit que la privatisation était la meilleure chose qui soit jamais arrivée à leur compagnie.

M. Minaker: Monsieur le président, dans ma circonscription, qui entoure l'aéroport international de Winnipeg et la base elle-même, j'ai beaucoup d'amis et d'électeurs qui travaillent pour Air Canada. Il est intéressant de noter que tous les employés auxquels j'ai parlé—et j'en ai vu beaucoup depuis un an—sont généralement d'accord avec vous, capitaine Godin, M. Bottoms et M^{me} Osika. Ils ont confiance dans leur compagnie, ils en sont fiers et ils veulent la voir grandir.

Pour la gouverne de M. MacLellan, dans leur introduction, les témoins ont rappelé qu'un ancien gouvernement libéral avait été heureux de voir l'intérêt qu'ils avaient manifesté pour l'achat d'actions. Il serait bon de connaître la question précise posée dans le sondage effectué auprès de 1,001 employés. Je vais vous la lire. La question 29 demandait ceci:

[Text]

If the government did decide to sell shares in Air Canada at a reasonable price, say \$20.00 per share, would you say it is very likely, likely, not too likely or not at all likely that you personally would buy some of these shares?

This is a breakdown based on the employees and the reaction of the employees interviewed. Very likely was 55%; likely was 34%; not too likely was 6%; and not at all likely was 5%. They separated senior management and executive and the results were very likely, 76%; likely, 16%; not too likely, 5%; and not at all likely, 3%.

At that time Wardair was trading on the exchange for approximately \$12 per share. I think it indicated at the time, less than a year ago, that the majority of employees polled—there were 1,001, which is pretty good polling—indicated very clearly that they were proud of their airline and they wanted to invest in it.

• 1735

The Chairman: I am glad we have that on the record, because Mr. MacLellan was upset about it. Could you give us the date? That has not been put in. There must be a date there somewhere.

Mr. Minaker: I think that was in May of 1987, was it not, or November 1986? November 1986.

The Chairman: Just a minute now. Can we be sure that was November 1986?

Mrs. Sparrow: That is right.

Mr. Minaker: The people you have talked to—your fellow employees—do they still feel that way?

Mr. Godin: Definitely. We conducted a poll last month and 90% are in favour. It was a pretty straightforward poll. The question was essentially: Are you in favour of privatization, and will you buy shares? The answer was either yes or no, and about 90% said, "yes".

The Chairman: Mr. Godin, 90% of what?

Mr. Godin: Of the employees polled?

The Chairman: Total employees?

Mr. Godin: Oh no, not total.

The Chairman: How many employees did you poll?

Mr. Godin: We did 1,000.

Mr. Minaker: I understand that this one was the result of a poll of 1,001.

The Chairman: I appreciate that. That is a Decima poll, which is done very scientifically. I am not denigrating yours.

Mr. Godin: Ours is not as scientific. But it was done as a cross-section. It was not done solely on one group.

[Translation]

Si le gouvernement décidait de vendre des actions d'Air Canada à un prix raisonnable, par exemple 20\$ l'action, seriez-vous très enclin, enclin, peu enclin ou pas du tout enclin à en acheter?

Voici la ventilation des employés interrogés en fonction de leurs réactions. Très enclins, 55 p. 100; enclins, 34 p. 100; peu enclins, 6 p. 100; et pas du tout enclins, 5 p. 100. Le sondage avait séparé la haute direction et les cadres exécutifs, et les résultats étaient les suivants: très enclins, 76 p. 100, enclins, 16 p. 100; peu enclins, 5 p. 100; et pas du tout enclins, 3 p. 100.

À l'époque, Wardair se vendait à la bourse pour environ 12\$ l'action. À ce moment-là, il y a moins d'un an, le sondage avait indiqué que la majorité des employés interrogés—il y en avait 1,001, ce qui est plutôt bon—ont manifesté très clairement leur fierté dans la compagnie et leur désir d'y investir.

Le président: Je suis heureux que ce soit précisé officiellement, car M. MacLellan s'est montré mécontent. Quelle est la date? Vous ne l'avez pas mentionnée. Il doit y avoir une date quelque part.

M. Minaker: Je crois que c'était en mai 1987, ou en novembre 1986. C'était en novembre 1986.

Le président: Un instant. Êtes-vous certain que c'était bien novembre 1986?

Mme Sparrow: C'est bien cela.

M. Minaker: Les gens à qui vous avez parlé—vos collègues—sont-ils toujours du même avis?

M. Godin: Absolument. Le mois dernier, nous avons fait un sondage, et 90 p. 100 se sont prononcés en faveur de la privatisation. C'était une enquête très simple. La question était en gros: Êtes-vous en faveur de la privatisation, et avez-vous l'intention d'acheter des actions? La réponse était soit oui soit non, et près de 90 p. 100 ont dit «oui».

Le président: Monsieur Godin, 90 p. 100 de quoi?

M. Godin: Des employés interrogés.

Le président: Du total des employés?

M. Godin: Oh non, pas du total.

Le président: Combien d'employés avez-vous interrogés?

M. Godin: Mille employés.

M. Minaker: Je pense que mes chiffres proviennent d'un sondage mené auprès de 1,001 employés.

Le président: Je comprends. Il s'agit d'un sondage Decima, qui est mené très scientifiquement. Je ne suis pas en train de dénigrer le vôtre.

M. Godin: Le nôtre n'était pas aussi scientifique. Cependant, il visait une variété d'employés. Il ne s'agissait pas d'un seul groupe.

[Texte]

Mr. Minaker: Captain Godin, do you ever get an opportunity to talk to your customers about what their feelings are about the idea of privatization? Do they think the airline would become less safe? I recognize how busy you are up front, but you do walk through the terminals and talk to them.

Mr. Godin: I have never had a negative reaction on privatization from a customer.

Mr. Minaker: Then I would ask you as an employee, and I know a proud employee—I think all Canadians are proud of Air Canada—do you see anything wrong with being a shareholder and sharing in the profits from your efforts, if dividends are paid? One thing that came up in the debate in the House of Commons was that private companies pay out their profits to the shareholders. Do you see any extra effort on the part of the employee, because he is part owner, to try to keep this thing going and profitable, to stay number one?

Mr. Godin: Yes. A study was done by the Harvard Business School. We have it here, and we can leave it. It is a very scientific and very well-done study. It demonstrates that where there is employee ownership and participation by share ownership, these corporations have a higher rate of return on their investment than those that do not have it.

Mr. Minaker: Mr. Chairman, if the witness tabled that report, we could have it photostated, and it could become part of the proceedings.

Mr. Godin: I will do that.

The Chairman: Could you give it to the clerk, please, and we will see if we can have it duplicated for everyone.

Mr. Orlikow: You spent some time telling us about the meetings arranged by the unions at which there was very small attendance. Those meetings were arranged in public halls, and employees, if they came, came on their own time. I want you to tell us about the meetings arranged by Air Canada to explain to Air Canada employees the benefits they would derive from privatization. Is it true that these meetings were held on company time; in other words, people were taken off their regular work, their regular shift, to attend these meetings; that there was no time loss? Is that not correct?

Mr. Godin: Not in the pilot group. I do not know about the other groups.

Mr. Orlikow: I am not talking about the pilot group, I am talking about all the employees.

Mr. Godin: I can only speak for the department that I am in. In that department it was a voluntary attendance; there were no benefits attached to attending.

Mr. Orlikow: Was it on company time?

[Traduction]

M. Minaker: Capitaine Godin, avez-vous jamais l'occasion de discuter avec vos passagers de leurs idées sur la privatisation? Craignent-ils que la compagnie ne devienne moins sécuritaire? Je sais que vous êtes très occupé à l'avant, mais vous traversez quand même les aéroports et vous avez l'occasion de parler aux gens.

M. Godin: Je n'ai jamais constaté une réaction négative de la part d'un passager au sujet de la privatisation.

M. Minaker: Alors, je vous demanderais, à titre d'employé, d'employé fier—et je crois que tous les Canadiens sont fiers d'Air Canada—si vous voyez un inconvénient au fait d'être actionnaire et de partager les bénéfices de vos efforts, si des dividendes doivent être payés. Au cours du débat à la Chambre des communes, on a souligné que les compagnies privées versent des bénéfices à leurs actionnaires. Croyez-vous que les employés, étant actionnaires, vont faire des efforts supplémentaires pour s'assurer que la compagnie demeure rentable, demeure toujours en première position?

M. Godin: Oui. La Harvard Business School a mené une étude à ce sujet. Nous en avons les résultats ici, et nous pourrions vous les laisser. Il s'agissait d'une étude très scientifique et très bien exécutée. Elle révèle que, lorsque les employés d'une société en sont actionnaires et peuvent participer aux bénéfices, la société réalise un rendement beaucoup plus intéressant que celui des compagnies dont les employés ne sont pas actionnaires.

M. Minaker: Monsieur le président, si le témoin veut bien déposer le rapport en question, nous pourrions en faire une photocopie et l'intégrer au procès-verbal.

M. Godin: Je veux bien.

Le président: Pourriez-vous le remettre au greffier, et nous allons en faire faire des copies pour tout le monde.

M. Orlikow: Vous nous avez décrit en long et en large les réunions organisées par les syndicats et auxquelles très peu de gens ont participé. Les réunions en question étaient prévues dans des salles publiques, et les employés qui s'y sont présentés, l'ont fait sur leur propre temps. J'aimerais maintenant que vous nous parliez des réunions organisées par Air Canada afin d'expliquer à ces employés les avantages qu'ils pourront retirer de la privatisation. Est-il vrai que ces réunions ont eu lieu pendant les heures de travail; en d'autres termes, que les gens avaient quitté leurs postes pour y participer, et qu'il n'y a eu aucune réduction de salaire? N'est-ce pas vrai?

M. Godin: Pas pour le groupe des pilotes. Quant aux autres groupes, je n'en sais rien.

M. Orlikow: Je ne parlais pas du groupe des pilotes, je parlais de tous les employés.

M. Godin: Je ne peux parler que pour mon propre secteur. Chez nous, la participation était volontaire; il n'y avait aucun avantage lié à la participation à cette réunion.

M. Orlikow: La réunion a-t-elle eu lieu pendant les heures de travail?

[Text]

Mr. Godin: No, it was not.

The Chairman: What about the others? Could we have an answer from the others?

• 1740

Ms Osika: I am not active at the moment, but my impression was the same as Ed's. In our check-in centre they have a VCR tape set up and if you wish to view the information. . .

The Chairman: What about Mr. Bottoms? Can we have Mr. Bottoms' comment on that. I think Mr. Orlikow has an excellent question. I would like to hear all the answers.

Mr. Bottoms: Some of the ramp groups and some of the sales groups were given on-the-job. . . down the hall in a quiet room, with a VCR tape that was presented and stuff like that, yes. Again it was not forced on anybody to show up for it; it was strictly within the group.

Mr. Orlikow: So, it is correct, at least for some of the employees it was done on the company's time. They did not lose any pay; they did not attend on their own time.

There has been a good deal of streamlining of Air Canada. They have dropped a number of their former lines to smaller communities. We have separate companies which are flying between small towns and small communities to the main centres. To your knowledge is that correct?

Mr. Bottoms: Yes, the airline has already dropped out of London, Sault Ste. Marie, which has affected employees. That has all happened under the Crown corporation.

Mr. Orlikow: Precisely. And those feeder lines, the employees, some of whom if they were ticket agents, or if they were flight attendants, or whatever, who formerly worked for Air Canada, got their wages and their salaries and benefits that Air Canada provides for its employees. That is correct, is it not?

Mr. Bottoms: I do not know, specifically, what they do. Some of them left the airline and went to other airlines up north. Some were transferred. Some of the guys in our own office were transferred back. That was all done, but it was part of the present situation.

Mr. Orlikow: But as the movement to be more profitable is likely to continue, more of these smaller centres are going to be hived off to these regional carriers, which pay much lower wages and salaries, and do not have the same benefits. Are you not concerned about the employees of Air Canada to whom this is going to happen as a consequence of the necessity to be more efficient, more profitable?

[Translation]

M. Godin: Non.

Le président: Et les autres? Pourraient-ils répondre?

Mme Osika: Je ne travaille pas en ce moment, mais j'ai eu la même impression que Ed. À notre centre d'enregistrement, il y a une bande magnétoscopique renfermant toute l'information. . .

Le président: Et M. Bottoms? Que pense-t-il de tout cela? Je pense que M. Orlikow a posé une excellente question, et j'aimerais entendre toutes les réponses.

M. Bottoms: Certains groupes de personnel au sol et certains des groupes de vente ont eu, pendant les heures de travail. . . Au bout du couloir, dans une pièce tranquille, on leur a présenté une bande magnétoscopique, etc. Encore une fois, ces séances d'information n'ont été imposées à personne; cela s'est fait strictement à l'intérieur du groupe.

M. Orlikow: Donc, pour certains employés du moins, il est vrai que ces séances d'information ont été faites pendant les heures de travail. Ils n'ont pas perdu de salaire; ils n'ont pas eu à y participer pendant leur temps libre.

Air Canada a beaucoup comprimé ses services. Elle a abandonné nombre de lignes desservant les petites localités. Il y a maintenant des compagnies séparées qui font la navette entre les petites villes, les petites localités et les grands centres. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Bottoms: Oui, la compagnie a déjà quitté London et Sault Ste. Marie, décisions qui ont touché les employés. Ces décisions ont été prises par la société de la Couronne.

M. Orlikow: Justement. Et les employés des lignes d'apport, qu'il s'agisse de préposés à la vente de billets, d'agents de bord, ou peu importe, travaillaient auparavant pour Air Canada et touchaient le même salaire et les mêmes avantages sociaux que les employés d'Air Canada, n'est-ce pas?

M. Bottoms: Je ne saurais vous le dire au juste. Certains ont quitté la compagnie et sont allés travailler pour d'autres compagnies aériennes dans le Nord. D'autres ont été mutés. Certains gens de notre propre bureau ont été renvoyés chez eux. Cela s'est fait, mais c'était dans le cadre de la situation actuelle.

M. Orlikow: Mais plus la compagnie va chercher à accroître son chiffre d'affaires, plus elle va se délester des petits centres qu'elle dessert en les déléguant à des transporteurs régionaux, dont les salaires et les avantages sociaux sont beaucoup plus faibles. N'êtes-vous pas intéressés par le sort des employés d'Air Canada qui vont tomber victimes des coupures visant à améliorer l'efficacité et la rentabilité de la compagnie?

[Texte]

Mr. Bottoms: Yes, but these things are happening now and it has nothing to do with whether it is privatized or otherwise. At the present time they are even trying to centralize my own job into Montreal and move all our guys. They are going to close stations. We are going to change equipments. We are not going to stop that. Employees are going to get displaced; we know that. We do not like it any more than anybody else would.

Mr. Orlikow: If and when, at some future time, the privatized company says that it is not efficient; that it interferes with their profitability to maintain the maintenance base in Winnipeg, or some other centre, or to maintain finance office in Winnipeg, and they want to move it to Toronto or Montreal, that would not concern you?

Mr. Bottoms: It does concern us. It has happened. They have moved flight dispatch for that reason; they are trying to move load for that reason. They want to centralize. They have done it in a lot of functions already. They have done this just recently with the crew schedulists. That is going on regardless of whether we privatize and it is all part of the corporate policy that is going on at this time.

Mr. Orlikow: Which will be accentuated when the company is privatized.

Mr. Bottoms: I do not know; that is pure speculation. I have no idea.

Mr. Orlikow: Let me ask you one last question. It seems to me that support for privatization and an indication that one would buy shares have nothing to do with each other. I am opposed to a government policy, started by the Liberals and increased by the Conservatives, that for capital gains you do not pay the regular taxes. I have never had the occasion, the opportunity to benefit from a capital gain, but if it is the law of the country, even though I do not approve of it, and I am in a position to take that benefit, I am not going to say that I do not agree and therefore will not take the benefit that the law permits. I suggest to you that one can say that privatization is not a good idea. However, if one has some money to invest and one thinks Air Canada or any other company is going to be profitable, is going to pay dividends, then one can invest, buy shares, without accepting the idea that privatization is the right policy.

• 1745

Mr. Bottoms: Yes, it is quite true. I think, though, the employees have to look beyond that. Historically, airlines are not notorious for high returns on investments. There has to be a tradeoff. If you are looking for strict investment, you probably will not get it.

Mr. Orlikow: It seems to me that you have just destroyed your argument.

[Traduction]

M. Bottoms: Si, mais ces choses se produisent déjà et cela n'a rien à voir avec le fait que la compagnie soit privatisée ou non. À l'heure actuelle, la société essaie même de centraliser mon propre poste à Montréal en y envoyant tous les employés de mon secteur. Elle veut fermer certaines stations, et changer l'équipement. Nous n'y pouvons rien. Certains employés vont être mutés; nous le savons. Cela ne nous plaît pas plus qu'à d'autres.

M. Orlikow: Supposons qu'à un moment donné la compagnie, maintenant privatisée, déclare qu'elle n'est pas efficiente; que le fait de maintenir le service d'entretien ou le bureau financier de Winnipeg ou d'un autre centre nuit à son chiffre d'affaires, et qu'elle veut le déménager à Toronto ou à Montréal, cela vous inquiéterait-il?

M. Bottoms: Oui. Et c'est déjà arrivé. C'est pour cette raison que le service de régulation des vols a été transféré; et ils veulent aussi transférer le service de chargement. Ils veulent centraliser. Cela s'est déjà fait pour beaucoup de fonctions. Cela s'est même produit tout dernièrement dans le cas des préposés à l'affectation des équipages. Ce sont des choses qui arrivent, que nous soyons privatisés ou non, car cela fait partie de la politique et de la situation actuelles.

M. Orlikow: Et la situation va s'aggraver une fois que la compagnie sera privatisée.

M. Bottoms: Je n'en sais rien; ce ne sont que des conjectures. Je n'en ai pas la moindre idée.

M. Orlikow: Une dernière question. J'ai l'impression que l'accueil favorable réservé à la privatisation et l'intérêt démontré par les employés pour l'achat d'actions n'ont rien à voir l'un avec l'autre. Je me suis opposé à une politique gouvernementale, lancée par les Libéraux et renforcée par les Conservateurs, qui prévoit une exemption d'impôt pour les gains en capital. Je n'ai jamais eu l'occasion de profiter de gains en capital, mais c'est la loi du pays. Je n'ai jamais eu l'occasion d'en profiter et je ne l'approuve pas. Cependant, si jamais je suis en mesure d'en profiter, je ne vais quand même pas refuser sous prétexte que je ne suis pas d'accord avec un avantage permis par la loi. La privatisation n'est pas nécessairement une bonne idée. Cependant, si on a de l'argent à placer et qu'on croie qu'Air Canada ou une autre société a des chances d'être profitable, de verser un jour des dividendes, on peut effectuer un placement, on peut acheter des actions, sans nécessairement être d'accord avec l'idée de la privatisation.

M. Bottoms: C'est vrai, les employés doivent regarder plus loin. Les transporteurs aériens ne sont pas connus pour leur fort rendement des investissements. Il doit y avoir quelque chose en contrepartie. Strictement sur le plan des investissements, l'affaire n'est probablement pas très alléchante.

M. Orlikow: Il me semble que vous venez de vous contredire.

[Text]

If the employees do not believe the company is going to be profitable, is going to pay dividends, why would they invest in the company rather than investing in many other opportunities, where they will get a return on their investments?

Mr. Bottoms: You are in a situation where the airline requires money to buy new aircraft. It cannot get it from this present government, so what alternative route do you have? You have to raise your own investments, and certainly having the employees on board is going to help that situation, as opposed to not having them on board.

The airline has to go out to the marketplace, otherwise—

The Chairman: Thank you very much, Mr. Orlikow.

Mr. Godin: Mr. MacLellan is refusing to recognize us. His government, when they initiated this new air policy, invited us to Ottawa several times to speak on behalf of the employees.

The Chairman: Mr. Johnson, you wanted to add something else I think—

Mr. Johnson: I would like to direct my question to Captain Godin. I am slightly embarrassed to ask this question, but, in view of what was said by some of the witnesses this morning, I feel that I should ask it.

Captain Godin, as a sea captain, I often found it necessary, when I was sailing my ships to different destinations, to have that maintenance done not only in different Canadian ports and American ports but also in European ports. As the captain, I was always responsible for the safety of the ship. Now, one of the points brought up quite frequently by witnesses this morning was the fact that there might be maintenance done outside of Canada if the airline were privatized. As I say, I am slightly embarrassed to ask you this because I know the professionalism of yourself and your colleagues who fly these planes.

Because a plane was owned by a private company as opposed to a Crown corporation, would you ever fly that aircraft without knowing that the maintenance was done in a skilled manner?

Mr. Godin: Absolutely not.

Mr. Johnson: Thank you.

The Chairman: Unless there are other questions, the committee stands adjourned until 7.30 p.m. when we will hear from Air Canada.

EVENING SITTING

• 1927

The Chairman: Ladies and gentlemen, I see a quorum. We will resume consideration of Bill C-129, the Air Canada bill. We have had some interesting witnesses during the day. The opinions on the bill have been, to say

[Translation]

Si les employés ne pensent pas que la société a des chances d'être profitable, de verser des dividendes, pourquoi voudraient-ils y placer de l'argent, par rapport à d'autres possibilités de placement, qui pourraient leur donner un bien meilleur rendement?

M. Bottoms: Il se trouve que la compagnie aérienne a besoin d'argent pour acheter de nouveaux appareils. Comme il ne peut pas l'obtenir du gouvernement actuel, quel choix a-t-il? Il lui faut trouver le capital supplémentaire nécessaire, et s'il peut y faire participer les employés, tant mieux.

La compagnie doit s'adresser au marché, sinon. . .

Le président: Merci beaucoup, monsieur Orlikow.

M. Godin: M. MacLellan refuse de nous reconnaître. Son gouvernement, lorsqu'il a lancé cette nouvelle politique aérienne, nous a invités plusieurs fois à Ottawa pour que nous parlions au nom des employés.

Le président: Monsieur Johnson, je pense que vous voudriez ajouter quelque chose. . .

M. Johnson: J'aimerais poser une question au capitaine Godin. Cela me gêne un peu de la poser, mais après certaines observations des témoins de ce matin, j'estime qu'elle s'impose.

Capitaine Godin, j'ai moi-même eu l'occasion, en tant que capitaine de navire, lorsque je le jugeais nécessaire et que je naviguais vers diverses destinations, de faire faire l'entretien de mon bâtiment non pas seulement dans des ports canadiens ou américains, mais également dans des ports européens. En tant que capitaine, j'étais évidemment toujours responsable de la sécurité de mon bâtiment. Un certain nombre de témoins ont fait valoir ce matin que si la compagnie était privatisée, l'entretien pourrait être effectué en-dehors du Canada. Je le répète, je suis un peu gêné de vous poser la question, parce que je connais votre professionnalisme ainsi que le professionnalisme de vos collègues pilotes.

Que Air Canada soit une compagnie privée ou une société de la Couronne, accepteriez-vous de piloter un avion sans savoir que l'entretien a été fait conformément aux normes les plus élevées?

M. Godin: Certainement pas.

M. Johnson: Merci.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, le Comité lève la séance jusqu'à 19h30. Nous entendrons alors Air Canada.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Mesdames et messieurs, il y a quorum. Le Comité reprend l'examen du projet de loi C-129, le projet de loi sur Air Canada. Nous avons entendu des témoins intéressants aujourd'hui. Les points de vue sur le projet de

[Texte]

the least, slightly different, coming from different quarters. Tonight we are pleased to have with us from Air Canada, Mr. Claude Taylor, Chairman of the Board; Mr. Pierre Jeaniot, the President and CEO; Mr. Groom, Executive Vice-President and Chief Financial Officer; and Jim Whitelaw, Corporate and Human Resources Senior Vice-President.

• 1930

Mr. Claude Taylor (Chairman of the Board, Air Canada): Thank you very much, Mr. Chairman, and members of the committee. We in Air Canada welcome this opportunity to appear before this committee in support of Bill C-129, the Air Canada Public Participation Act.

I am reminded that almost 12 years ago I appeared before a similar committee and, if memory serves me right, some of you were on that committee. At that time the issue was the new Air Canada Act to accommodate the many changes that had taken place in the 40 years since the formation of TCA in 1937.

Air Canada is now in its 52nd year, and changes are needed again to accommodate the real world we now find ourselves in. The changes that have taken place were described in considerable detail, both in the government's announcement on April 12 and by the Deputy Prime Minister's presentation before this committee just a week ago today. We in Air Canada applaud the government for introducing Bill C-129, and if I have any regrets it would be that it is somewhat overdue. It probably does not surprise you to hear me say that.

During much of our first 40 years, TCA and then Air Canada performed in varying degrees a public policy role on behalf of Canadians, and that justified our status as a Crown corporation. That public policy role, however, no longer exists. Canadian communities, both large and small, have access to more air service today than at any time in the history of commercial aviation in this country. The Canadian travelling public is certainly benefiting from the Canadian form of deregulation.

It is vitally important, I would suggest, for the future of Air Canada that it be allowed the same level playing field as its competitors. This does not mean, I would assure you, that we will take any less seriously our responsibilities both as a good employer and as a good corporate citizen. We simply want the opportunity to demonstrate, through our performance in the marketplace and our service to our customers, that we are truly ready to fly on our own. The priorities and processes of our present shareholder cannot accommodate this, and we urgently need new shareholders. So, sir, we welcome this opportunity to examine Bill C-129 with you tonight.

Mr. Pierre Jeaniot (President and Chief Executive Officer, Air Canada): Mr. Chairman, ladies and

[Traduction]

loi étaient pour le moins légèrement différents, selon les différents groupes qui les ont exprimés. Nous sommes heureux d'accueillir ce soir le président du conseil d'administration de la société Air Canada, M. Claude Taylor; M. Pierre Jeaniot, le président-directeur général; M. Groom, vice-président général. Finances; et Jim Whitelaw, premier vice-président. Affaires d'entreprise et ressources humaines.

M. Claude Taylor (président du conseil d'administration, Air Canada): Monsieur le président, membres du Comité, merci beaucoup. Air Canada est très heureuse que l'occasion lui soit donnée de se présenter devant votre Comité pour appuyer le projet de loi C-129 sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Je me rappelle qu'il y a près de 12 ans, je comparaisais devant un comité similaire et, si ma mémoire est bonne, certains d'entre vous y siégeaient. La nouvelle Loi d'Air Canada était alors à l'étude; elle s'imposait en raison des nombreux changements survenus depuis la création des Lignes aériennes Trans-Canada en 1937.

Air Canada a maintenant 51 ans accomplis et des modifications sont de nouveau de rigueur compte tenu du contexte dans lequel nous évoluons. Les impératifs de ce nouveau contexte ont été décrits de façon détaillée lors de l'annonce officielle du gouvernement le 12 avril 1988 et dans l'exposé du vice-premier ministre à ce Comité il y a exactement une semaine. A Air Canada, nous nous réjouissons que le projet de loi C-129 ait été déposé et notre seul regret, c'est qu'il se soit fait longtemps attendre. Cela ne vous surprend sans doute pas de m'entendre dire une telle chose.

Durant la plus grande partie de ses 40 ans d'existence, TCA, qui a ensuite pris le nom d'Air Canada, a joué à divers degrés un rôle d'intérêt public auprès des Canadiens, qui justifiait son statut de société d'Etat. Ce rôle n'a toutefois plus sa raison d'être. Les collectivités canadiennes, grandes et petites, ont aujourd'hui accès à plus de services de transport aérien que jamais depuis les débuts de l'aviation commerciale. Le public canadien bénéficie sans nul doute de la forme particulière de déréglementation qui a eu lieu au pays.

Il est crucial que nous soyons sur un pied d'égalité avec nos concurrents. Notre avenir en dépend. Cela ne suppose toutefois pas que nous prendrons avec moins de sérieux nos responsabilités de bon employeur et de bon citoyen moral. Nous voulons avoir l'occasion de prouver par notre performance sur le marché et notre service à la clientèle que nous sommes fin prêts à voler de nos propres ailes. Les priorités et lignes de conduite de notre actionnaire actuel ne nous le permettent pas, aussi avons-nous un urgent besoin de nouveaux actionnaires. C'est pourquoi nous sommes heureux de pouvoir étudier le projet de loi C-129 avec vous aujourd'hui.

M. Pierre Jeaniot (président-directeur général, Air Canada): Monsieur le président, membres du Comité,

[Text]

gentlemen of the committee, I too welcome the opportunity to provide whatever information we can and to assist you in your evaluation of this important piece of legislation. As an Air Canada employee, I believe that public participation in the airline is good news because it provides the best possible assurance that Air Canada will continue to operate, and operate successfully for many years to come.

It is the financial key which gives us the ability to continue the essential task of renewing the airline's fleet so that we can remain efficient and cost effective. It is a financial key which will allow us to open new international services and destinations around the world for our Canadian passengers and shippers, and it is the financial key which will allow us to compete on an equal basis against carriers here and around the world, securing important Canadian employment, Canadian dollars, and becoming an even more substantial exporter of Canadian services.

Bref, cette loi est un jalon naturel et nécessaire de notre évolution. Elle est essentielle dans le contexte de déréglementation et de concurrence féroce à l'échelle du globe. Elle nous placera sur un pied d'égalité au point de vue financier et décisionnel avec nos concurrents qui, depuis déjà quelques années font régulièrement appel au marché des capitaux pour alimenter leur croissance. À ce moment-ci de notre histoire, la loi sur la participation publique au capital d'Air Canada est tout à fait rationnelle; elle est rationnelle parce qu'elle est équitable et pratique.

• 1935

Il y a eu beaucoup de discussions sur ce sujet, sur ce projet de loi depuis son dépôt il y a quelques semaines. Et je crois que nous pouvons affirmer que la réaction du public est bonne et qu'elle ne cesse de s'améliorer. Bien sûr, il y a des réserves, il y a des questions qui doivent être prises en considération; mais de façon générale, si vous parlez à nos passagers et nos expéditeurs, il y a très nettement appui et approbation.

The Air Canada Public Participation Act also has the support of many groups and associations. Some of those have been heard from today. Others include the Canadian Consumers' Association, the Alliance of Canadian Travel Agents, and the Canadian Chamber of Commerce, to name a few.

I have also been speaking to and have heard from employees in all areas across the Air Canada system, and I can tell you I have found genuine enthusiasm and a substantial interest in the Air Canada Public Participation Act. Of course the employees have many questions. But there is a lot of interest and a lot of enthusiasm for the employee share purchase plan, and I think the reason is clear. Our employees have confidence in themselves. They have confidence in their ability. They realize public participation in Air Canada is not a threat but an

[Translation]

mesdames et messieurs, au nom du personnel d'Air Canada, je tiens à mon tour à exprimer ma gratitude pour l'occasion qui m'est donnée de vous apporter toute l'information possible et de collaborer avec vous à l'évaluation de cet important projet de loi. Comme employé d'Air Canada, je crois que la participation publique est une bonne chose pour la Société. C'est la meilleure garantie qu'Air Canada maintiendra avec succès son exploitation durant de nombreuses années encore.

C'est l'élément clé, sur le plan financier, qui nous donne la possibilité de poursuivre le renouvellement indispensable de la flotte d'Air Canada, gage d'efficacité et d'efficience. C'est l'élément clé, sur le plan financier, qui nous permet d'inaugurer de nouvelles liaisons et destinations internationales pour nos passagers et nos expéditeurs canadiens. C'est l'élément clé, sur le plan financier, qui fait que nous sommes en mesure de concurrencer, d'égal à égal, les transporteurs du pays et du monde entier, d'assurer un emploi à un grand nombre de Canadiens, de contribuer à notre économie et de devenir un exportateur de services encore plus important.

In short, this legislation is a natural and necessary milestone in our evolution and it is essential in the context of the fierce competition of world deregulation. This legislation will also place us on an equal financial and decision-making footing with our competitors, competitors who have been regularly dipping into world equity markets for years to fuel their growth. The Air Canada Public Participation Act makes good sense at this time in our history and it makes good sense because it is sensible and practical legislation.

There has been much discussion about this legislation since its introduction some weeks ago. However, I think it is safe to say the reaction of the public is good and it keeps getting better. Naturally, there are some reservations and questions which are being addressed but by and large, when you talk to our passengers and shippers, the support and approval is definitely there.

Un bon nombre de groupes et d'associations sont en faveur. Vous en avez entendu quelques-uns aujourd'hui. Je citerai également l'Association canadienne des consommateurs, l'Alliance canadienne des associations touristiques, la Chambre du commerce du Canada, pour ne citer que ceux-là.

J'ai également discuté avec des employés de toutes les régions du réseau d'Air Canada. J'ai eu des échos de leurs réactions et je peux vous dire que j'ai constaté un enthousiasme sincère et un intérêt considérable pour la loi. Cela va de soi, les employés veulent des informations et naturellement, il y a beaucoup de questions, mais aussi beaucoup d'intérêt et d'enthousiasme pour le Programme d'achat d'actions par les employés. Je pense que la raison est évidente. Notre personnel a confiance en lui et en ses possibilités. Il estime que la participation publique au

[Texte]

opportunity, and an exciting opportunity, to share in the future of Air Canada. As one of those employees, I certainly share that excitement.

Mr. MacLellan: Mr. Jeaniot, Mr. Taylor, gentlemen, thank you for coming this evening.

It was told to us by the Deputy Prime Minister that you might have a proposal on clause 10 of the bill and that you would like to see some changes in the restriction now stated in the bill relating to the Official Languages Act. Mr. Jeaniot, do you have any such request or any such concern?

Mr. Jeaniot: No, we do not have any proposal to modify clause 10. It is true at first some of our executives became concerned with the potential ramifications of this clause. But following discussions with the officials of the government, we feel reassured that the bill is a good one, and we do not have any proposals to modify it.

Mr. MacLellan: Is it correct that if this bill passes there could be staff reductions, and if so, to what extent?

Mr. Jeaniot: We are continually looking for ways to improve our competitiveness, and I think staff changes or any changes that affect the operation of the corporation have very little to do with whether the corporation is privatized or not, but very much to do with whether the corporation is competitive in the current environment. Over the years Air Canada has modified its approaches on many occasions, whether on changes to its network or on changes to its structure. I do not see any changes that would result directly out of this bill. I see changes that are unfolding as a result of the restructuring of the industry and the amount of competition that exists in Canada, in North America, and in the world in general.

Mr. MacLellan: So you really do not see any reduction in staff as a result of this bill.

Mr. Jeaniot: Associated with the bill, that is right.

Mr. MacLellan: What about contracting-out of services, employee services in any form?

Mr. Jeaniot: That again is a question of being competitive. The industry in general is looking at ways of reducing its costs. We have very efficient services in most areas. I think our base is quite efficient. We are continuously working at improving the profitability of our base. Recently, in fact over the last year or so, we have further improved the profitability of some of our shops and our activities going on in that area. That has led to some reduction of staff levels, none of which have led to a lay-off, because we have attrition that we can use.

[Traduction]

capital d'Air Canada n'est pas une menace mais une chance. Nos employés sont enthousiasmés par l'idée de participer à l'avenir d'Air Canada en tant qu'employés d'Air Canada. Je partage tout à fait leur enthousiasme.

M. MacLellan: Monsieur Jeaniot, monsieur Taylor, merci d'être ici ce soir.

Le vice-premier ministre nous a dit que vous auriez peut-être une proposition relativement à l'article 10 du projet de loi et que vous aimeriez que certains changements soient apportés à la restriction que stipule actuellement le projet de loi relativement à la Loi sur les langues officielles. Monsieur Jeaniot, avez-vous effectivement une telle proposition à faire?

M. Jeaniot: Non, nous n'avons aucune proposition visant à modifier l'article 10. Il est vrai qu'initialement, certains membres de la direction craignaient certaines ramifications éventuelles de cet article. Mais les entretiens que nous avons eus avec les représentants du gouvernement nous ont rassurés de sorte que nous sommes convaincus qu'il s'agit d'un bon projet de loi, et nous n'avons aucune proposition visant à le modifier.

M. MacLellan: Est-il exact que si le projet de loi est adopté, il pourrait y avoir des réductions de personnel et, dans l'affirmative, dans quelle mesure?

M. Jeaniot: Nous cherchons constamment à trouver les moyens d'améliorer notre compétitivité, et je pense que les changements au niveau du personnel ou tout autre changement qui affecte l'exploitation de la Société n'ont pas grand-chose à voir avec le fait que la Société soit privatisée ou non, mais plutôt avec la compétitivité de la Société dans le contexte actuel. Au fil des ans, Air Canada a modifié son approche à plusieurs reprises, qu'il s'agisse de changements à son réseau ou de changements à sa structure. Je n'entrevois aucun changement qui pourrait résulter directement du présent projet de loi. J'entrevois des changements qui résulteraient de la restructuration de l'industrie et de la concurrence qui existe au Canada, en Amérique du Nord et dans le monde en général.

M. MacLellan: Vous n'entrevoiez donc pas réellement une réduction du personnel suite à l'adoption du présent projet de loi?

M. Jeaniot: C'est exact.

M. MacLellan: Qu'en est-il de la sous-traitance des services, de quelque forme que ce soit, des services des employés?

M. Jeaniot: Encore une fois, c'est une question de compétitivité. L'industrie en général cherche à réduire ses coûts. Nous avons des services très efficaces dans la plupart des régions. Je crois que notre base est assez efficace. Nous cherchons constamment à améliorer la rentabilité de notre base. Récemment, en fait au cours des douze derniers mois, nous avons amélioré davantage la rentabilité de certains de nos ateliers et de nos activités à ces endroits. Cela a donné lieu à une certaine réduction des niveaux de personnel, mais il n'y a pas eu de mise à pied parce que nous pouvons recourir à l'attrition.

[Text]

• 1940

We are involved right now, and have been for several years, in a variety of processes to consolidate our operations, to centralize our operations, and to become that much more efficient. So that process started several years ago, partly as a result of the more competitive environment we were facing, and I see that process continuing.

Mr. MacLellan: Do you see in that consolidation a reduction in the six crew bases that flight attendants have right now? Are they going to be reduced in number?

Mr. Jeaniot: We have no plans to reduce crew bases of flight attendants.

Mr. MacLellan: How will the value of Air Canada be determined? Who is going to establish the price of the shares? Are we as a parliamentary committee giving responsibility for this to some underwriting syndicate with no parliamentary experience? Is that what we are doing? Is that what is going to happen?

Mr. C. Taylor: The valuing of the company of course will be dictated by when we are ready to do an issue, what the market is like, and what the airline is like. What we will certainly do is get two or three valuations of the company. In concert with the board, we will arrive at what we think is the right value to take to the marketplace.

Mr. MacLellan: Could Air Canada, had it known that it was not going to be privatized, just on the profits since 1973, have financed the purchase of new planes?

Mr. C. Taylor: There has been no new equity put into the company except what was put in during 1977-78. So the financing that has been done on the company has been on the basis of retained earnings, profits, and borrowing. It is thanks to this borrowing, in terms of our debt-equity ratio, that we are now faced with a major equipment challenge. New equity needs to be injected into the company so that we do not become a debt-burdened airline.

Mr. MacLellan: Would Air Canada have possibilities to borrow? Certainly the credit rating of Air Canada is quite good, not to mention the fact that it was an agent of the Crown. I have always thought of it as a fairly solid company.

Mr. C. Taylor: Our credit rating is fairly good. But in 1976 we had a debt-equity ratio of 95% debt and 5% equity, and we do not want to see that happen again.

Mr. MacLellan: What is the position this year as opposed to last? It is my understanding that everything was given the go-ahead for privatization last summer. But at the meeting of the cabinet in Alberta all the plans were put on hold and there were hernias caused by pulling back at the last minute. Is that going to result in a

[Translation]

Nous sommes actuellement engagés dans toute une gamme de processus visant à consolider et à centraliser notre exploitation, et à la rendre plus efficace. Nous avons donc entrepris ce processus il y a plusieurs années, en partie en raison du contexte plus compétitif dans lequel nous nous trouvions, et j'entrevois la poursuite d'un tel processus.

M. MacLellan: Dans le cadre de cette consolidation, prévoyez-vous une réduction des six bases d'affectation qu'ont actuellement les agents de bord?

M. Jeaniot: Nous ne prévoyons pas réduire les bases d'affectation des agents de bord.

M. MacLellan: De quelle façon la valeur d'Air Canada sera-t-elle déterminée? Qui va établir le prix des actions? En tant que comité parlementaire, sommes-nous en train de donner cette responsabilité à un syndicat d'émission qui n'a aucune expérience parlementaire? Est-ce ce que nous sommes en train de faire? Est-ce ce qui va se produire?

M. C. Taylor: L'évaluation de la société s'imposera évidemment lorsque nous serons prêts à faire une émission, selon la situation du marché et celle de la ligne aérienne. Nous obtiendrons certainement deux ou trois évaluations de la société. De concert avec le conseil d'administration, nous arriverons à ce que nous croyons être la bonne valeur à mettre sur le marché.

M. MacLellan: Si la Société Air Canada avait su qu'elle ne serait pas privatisée, aurait-elle pu financer l'achat de nouveaux appareils uniquement avec les profits réalisés depuis 1973?

M. C. Taylor: Il n'y a pas de nouveaux capitaux qui ont été injectés dans la Société à l'exception de ceux qui ont été injectés en 1977-1978. La Société s'est donc financée à partir des bénéfices non répartis, des profits et des emprunts. C'est à cause de ces emprunts que nous faisons maintenant face à un défi important relativement à notre équipement, pour ce qui est du ratio d'endettement. Il est nécessaire d'injecter de nouveaux capitaux dans la société afin qu'elle ne devienne pas une ligne aérienne lourdement endettée.

M. MacLellan: Air Canada aurait-elle des possibilités d'emprunter? La cote de crédit d'Air Canada est certainement très bonne, sans mentionner le fait qu'il s'agissait d'un agent de la Couronne. Je l'ai toujours considérée comme une société assez solide.

M. C. Taylor: Notre cote de crédit est assez bonne. Mais en 1976, notre ratio d'endettement était de 95 p. 100, et nous ne voulons pas que cela se reproduise.

M. MacLellan: Quelle est la situation cette année par rapport à l'an dernier? Si j'ai bien compris, c'est l'été dernier qu'on a donné le feu vert à la privatisation. Mais à la réunion du Cabinet en Alberta, tous ces projets ont été mis en attente à la dernière minute, et cela a causé des problèmes. Cela va-t-il poser des difficultés pour Air

[Texte]

difficulty for Air Canada? Is that going to provoke, in your opinion, a loss of revenues from the share issue?

Mr. C. Taylor: I would not refer to it as a loss of revenue.

Mr. MacLellan: A reduction?

Mr. C. Taylor: My one regret is that what we are doing tonight is overdue, and I do not think I need to go any further than that. What we are facing in new equipment commitments requires that we have some new equity injected into the company.

Mr. MacLellan: Better late than never, is that what you are saying?

Mr. C. Taylor: Yes.

Mr. MacLellan: We Cape Bretoners have a way with words—New Brunswickers; that is right and I apologize.

• 1945

It has been said that Air Canada has a plan to institute a reservation system that would be based in a centre in Canada, presumably Toronto. Any reservations that were sought by potential passengers on Air Canada would be made through this central reservation system. Local reservation networks would be done away with. Is that going to be the case or is there even going to be a modified version of that, whereby there would be regional reservation centres? Are the reservation centres presently located in some of the smaller areas going to be done away with?

Mr. Jeaniot: The reservations centres are already regionals by and large. For instance, the one in Montreal handles all of the province of Quebec and has handled it since the mid-1970s, as I recall. Toronto of course handles all of Ontario. Winnipeg handles Saskatchewan and Manitoba. The three major reservation stations in the west—Calgary, Edmonton and Vancouver—in fact are interlinked electronically in order to off-load one another and provide better service, because peak does not occur in the same areas. That is an ongoing process which has been unfolding for years. We have no plans to have one unique reservation office. Things simply unfold.

Mr. MacLellan: Will that regionalization and concentration be continued? Even if there is not going to be one, are there going to be fewer than there are now?

Mr. Jeaniot: It is quite possible. Again, we have no immediate visibility on that. The process of improved efficiency tends to concentrate our capabilities. It has been the pattern in every other airline basically. Because the geography of Canada is different and the cost of

[Traduction]

Canada? A votre avis, est-ce que cela va provoquer une perte de revenu provenant de l'émission d'actions?

M. C. Taylor: Je ne parlerais pas d'une perte de revenu.

M. MacLellan: Une réduction?

M. C. Taylor: Mon seul regret, c'est que ce que nous faisons ce soir se soit fait si longtemps attendre. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'en dire davantage. Nos engagements relativement à l'achat de nouvel équipement exigent que de nouveaux capitaux soient injectés dans la société.

M. MacLellan: Vaut mieux tard que jamais, c'est bien ce que vous voulez dire?

M. C. Taylor: Oui.

M. MacLellan: Nous, du Cap-Breton, du Nouveau-Brunswick, savons bien dire les choses; c'est vrai, et je m'en excuse.

On a prétendu qu'Air Canada avait un projet en vue d'établir un réseau de réservations à partir d'un grand centre quelque part au Canada, sans doute Toronto. Les réservations des passagers potentiels d'Air Canada passeraient toutes par ce réseau central. Il n'y aurait plus de bureaux locaux de réservations. Est-ce bien ce qui est prévu ou doit-il y avoir une version modifiée de ce système faisant appel à des centres régionaux de réservations? En tout état de cause, les bureaux locaux de réservations qui existent actuellement en certains endroits sont-ils appelés à disparaître?

M. Jeaniot: Les centres de réservations sont déjà plus ou moins régionaux. Par exemple, le Centre de Montréal reçoit tous les appels dans la province de Québec, et ce depuis le milieu des années 1970, si je me souviens bien. Toronto s'occupe de tout l'Ontario. Winnipeg, de la Saskatchewan et du Manitoba. Les trois centres de réservations les plus importants dans l'Ouest, Calgary, Edmonton et Vancouver, sont reliés électroniquement de façon à pouvoir s'aider les uns les autres et à offrir un meilleur service; les périodes de pointe ne se produisent pas toujours aux mêmes centres. Donc, c'est un système qui existe depuis un certain nombre d'années. Nous n'avons pas de projet visant à regrouper toute cette activité en un seul centre de réservations. Le système évolue naturellement.

M. MacLellan: La régionalisation et la concentration se poursuivront-elles? Même s'il n'est pas question d'un centre unique, risque-t-il d'y avoir moins de bureaux que maintenant?

M. Jeaniot: C'est fort possible. Cependant, nous ne l'envisageons pas pour l'immédiat. Pour essayer d'améliorer notre efficacité, nous devons évidemment concentrer notre effort. Nous ne sommes pas différents en cela des autres transporteurs aériens. Toutefois, la

[Text]

telecommunications is different, regionalization is still preferred to total centralization.

Mr. MacLellan: With the privatization of Air Canada we are really entering into a concentration of the airline industry not only in Canada but also in North America and throughout the world. Do you see a problem with that happening?

Mr. Jeaniot: The reverse effect has taken place so far in Canada. I think if you look at the States the concentration is probably about the same today as it was prior to deregulation. You have had an expansion phase and the weaker ones have gone by the wayside. Stronger ones have emerged. Probably the concentration today is not too different in the States from what it was before deregulation. However, the players are not quite the same.

Mr. MacLellan: We had a witness today who prophesied there are going to be fewer centres in this country served by jets. Air Canada will operate in fewer centres and more centres will be serviced by the feeder airlines. This is going to be an ongoing trend to the extent that there will be really very few cities in Canada serviced by jets.

Mr. Jeaniot: If that is the assumption made, the *DASH-8s* and the *DASH-7s* are essentially jet engines with propellers in front and they are capable of speeds and comfort that are very comparable to jets. There is a next generation of engines called the unducted fans, which will be appearing in the 1990s, and which will propel airplanes. You will have a great big turbo-prop in front—or it is like a turbo-prop. It will be a multi-bladed fan.

• 1950

Canadair, for instance, is developing stretch Challengers, which are going to be small jets. So I think the concept people had at one time, where you were served either by a DC-9 or a Convair piston-driven, or something like that, which appeared as a less quality product, is really gone. I think we have to move off this *passé* image, if you will permit me the expression.

The new airplanes, small and large ones, may end up with propellers or with simply jet airplanes. I think what we ought to look for is speed, convenience, safety and comfort. Is the population being well served? I would submit to you that two or three frequencies a day of a 35-seater airplane that is comfortable and fast is better service than one frequency a day of one airplane for 100 passengers.

Mr. MacLellan: Are you trying to break the news to me that you are taking off the jet between Halifax and Sidney? Are you going to continue this centralization, Mr. Jeaniot?

Mr. Jeaniot: We are going to do what we need to do to be competitive. As a Crown corporation, for that matter,

[Translation]

géographie même du Canada est différente, le coût des télécommunications est différent ici, ce qui favorise la régionalisation par rapport à la centralisation totale.

M. MacLellan: La privatisation d'Air Canada s'inscrit vraiment dans le cadre d'une concentration de l'industrie du transport aérien non pas seulement au Canada mais en Amérique du Nord et dans le monde entier. Ce phénomène n'entraîne-t-il pas des problèmes?

M. Jeaniot: C'est le contraire qui s'est produit jusqu'ici au Canada. Aux États-Unis, la concentration est probablement la même actuellement qu'avant la déréglementation. Il y a eu une phase d'expansion et les plus faibles y ont laissé leur peau. Cependant, les plus forts se sont manifestés. Il s'en suit que la concentration actuellement aux États-Unis n'est pas plus marquée qu'elle ne l'était avant la déréglementation. Seuls les participants ont changé.

M. MacLellan: Un des témoins nous a prédit aujourd'hui qu'il y aurait beaucoup moins de centres au pays qui seraient desservis dorénavant par des avions à réaction. Air Canada serait présente dans beaucoup moins de centres et beaucoup plus de centres seraient laissés aux lignes d'apport. De moins en moins de localités au Canada auraient droit aux services par avions à réaction.

M. Jeaniot: Les *DASH-8* et *DASH-7* sont essentiellement des avions à réaction avec des hélices à l'avant et ils offrent une vitesse et un confort comparables à ceux des grands avions à réaction. Il y a une nouvelle génération de moteurs à soufflante non carénée qui doivent faire leur apparition au cours des années 1990. Les avions qui en seront munis auront ce qui ressemblera à un gros turbo-propulseur à l'avant. Sauf qu'il s'agira d'une soufflante à pales multiples.

Canadair, par exemple, est en train de mettre au point des *Challengers* allongés, lesquels constitueront ni plus ni moins que des petits avions à réaction. L'époque où les gens associaient la qualité au type d'appareil utilisé, un *DC-9*, un *Convair* avec moteur à pistons ou un autre appareil, est révolue. Nous n'en sommes plus là.

Les nouveaux appareils, petits et grands, peuvent être dotés d'hélices ou simplement d'un moteur à réaction. Ce que nous devons rechercher, c'est la vitesse, le côté pratique, la sécurité et le confort. Nous devons également nous demander si la population est bien desservie. En ce qui me concerne, deux ou trois vols par jour à bord d'un appareil de 35 places confortables et rapides sont préférables à un seul vol quotidien à bord d'un appareil de 100 places.

M. MacLellan: Etes-vous en train de me dire que vous avez l'intention de supprimer le service d'avion à réaction entre Halifax et Sydney? Allez-vous poursuivre la centralisation, monsieur Jeaniot?

M. Jeaniot: Nous allons faire tout ce qui sera nécessaire pour être concurrentiel. Même en tant que société de la

[Texte]

our mandate is to operate in contemplation of profit. If Canadians are proud of their airline today, it is because we have continuously attempted to be more efficient and to be competitive with the other airlines. As the industry evolved, we would certainly be taking advantage of whatever new techniques emerge, hopefully new airplanes, new tools, but every time we made changes in the past, we have always done it very carefully, in regard to the communities or employees affected.

Mr. Orlikow: The estimates of what you will get if you go to the market for your shares, what they will bring in in revenue, is about \$300 million. It has also been estimated that to replace your present fleet, we are talking about, not \$300 million, but probably \$3 billion. I am not an expert, but I do read *The New York Times* every day, and there are many reports that many airline companies are not purchasing planes. They are leasing planes, or getting them from the manufacturer, and they pay the manufacturer over a long period of time.

It seems to me that if the reason for privatization is the need to find the money to replace the existing fleet, there are a number of other options that could have been used, including borrowing the money, because as a Crown corporation you can borrow money at a cheaper rate than any private company. I just do not accept your statements that you want to privatize, to a large extent, because you need the money you are going to get through the sale of shares.

Mr. C. Taylor: I think the numbers you have used are approximately the right numbers, and I think they are in the right relationship. It is because we have a \$3 billion program over the next 10 to 15 years that we have to find many different ways of financing this. There is no one way to finance it. One of the portions of this way is equity, but not all equity. There is equity, there is debt, there is leases, but there has to be some equity there as well. This is why the \$300 million you quote, which has been in the media, is so far removed from the \$3 billion, because it is just one of many ways to do the financing for an equipment exercise that, over the next 15 years, will be as large as ours.

• 1955

Mr. Jeaniot: I do not think I want to add very much to what Mr. Taylor has said, but essentially all aspects are required, lease backs, leasing of airplanes, profits, borrowing and equity. To have one missing is trying to balance our financial portfolio with one major handicap.

Mr. Orlikow, corporations are no different from individuals. When you go and borrow from a bank or a financial institution, they ask you how much you are

[Traduction]

Couronne, notre mandat nous amène à envisager la possibilité de faire des profits. Si les Canadiens sont fiers de leur transporteur aérien national actuellement, c'est parce que nous nous sommes continuellement efforcés d'être efficaces et d'être concurrentiels par rapport aux autres transporteurs. Au fur et à mesure que l'industrie se développe, nous voulons tirer parti de toutes les nouvelles techniques possibles, des nouveaux appareils, des nouveaux outils, mais comme dans le passé, nous voulons faire preuve de la plus grande prudence, surtout en ce qui concerne les localités et employés touchés.

M. Orlikow: Les estimations de revenus auxquels vous pouvez vous attendre si vous offrez vos actions sur le marché sont de l'ordre de 300 millions de dollars. Par ailleurs, il est prévu que pour remplacer votre flotte actuelle, il pourrait vous en coûter non pas 300 millions de dollars mais probablement 3 milliards de dollars. Je ne suis pas expert, mais je lis le *New York Times* tous les jours et je sais qu'il y a plusieurs compagnies aériennes qui n'achètent pas leurs appareils. Elles les louent ou les obtiennent des fabricants selon des plans de paiement échelonnés sur de très longues périodes.

Il me semble que si pour justifier la privatisation, vous dites qu'il vous faut trouver les fonds nécessaires pour remplacer votre flotte actuelle, vous avez beaucoup d'autres options, y compris l'emprunt pur et simple, d'autant plus qu'en tant que société de la Couronne, vous pouvez emprunter des fonds à un taux beaucoup plus avantageux qu'une société privée. Je n'accepte pas votre argument selon lequel vous voulez privatiser essentiellement pour vous permettre de trouver des fonds supplémentaires par la vente d'actions.

M. C. Taylor: Les chiffres que vous avez utilisés sont à peu près justes, le rapport est à peu près celui que vous avez indiqué. C'est justement parce que nous avons un programme de 3 milliards de dollars échelonné sur les 10 ou 15 prochaines années que nous devons essayer de trouver divers moyens de nous financer. Il ne doit pas y en avoir qu'un seul. Il y a, entre autres, le financement par actions. Il y a également le financement par emprunt, le crédit-bail. C'est ce qui explique que les 300 millions de dollars mentionnés dans les médias sont bien loin des 3 milliards de dollars nécessaires. L'ampleur de notre programme de remplacement de matériel, échelonné sur les 15 prochaines années, fait que nous devons utiliser un certain nombre de moyens.

M. Jeaniot: Je ne sais pas si je vais ajouter beaucoup à ce que vient de dire M. Taylor, sauf pour indiquer que toutes ces techniques sont nécessaires, la cession-bail, le crédit-bail, les bénéfices non répartis, l'emprunt et le capital-actions. Si nous en laissons une de côté, nous avons un problème important au moment de balancer notre portefeuille financier.

Pour le reste, monsieur Orlikow, les sociétés ne sont pas différentes des particuliers. Lorsqu'elles s'adressent aux banques ou aux établissements financiers pour

[Text]

worth. If you do not have much equity, you are not worth very much. The interest goes up even if you are a Crown corporation and you can even get to the stage where they say they are not going to loan you any money any more.

Mr. Orlikow: It is my understanding—I am sure you will correct me if I am wrong—that until now for all the planes Air Canada purchased, wherever they were purchased them, there was a substantial part of the work in producing those planes done in Canada. Now there is an increasing speculation that Air Canada will purchase the planes it is proposing to purchase, as Wardair did from Airbus, which, so far as I know, has no tie-up with companies in Canada so that part of the work will be done in Canada.

What can we expect? As long as Air Canada is a Crown corporation, the government of the day has a right to lay down certain conditions, which means that the planes may cost somewhat more than you could pay by calling for tenders and taking the cheapest price. That is part of regional development.

When the company is privatized, will there be any obligation on the part of the company to take that question into consideration? Since it is privatized and since the government says that it's 55% share will be handled passively, could Air Canada purchase its next planes from Europe with no Canadian involvement?

Mr. Jeaniot: Perhaps to clarify one statement, Mr. Orlikow, not all the planes Air Canada has purchased in the past have had components made in Canada. I do not think the Lockheed airplane had much work done in this country, for example, and we bought quite a few of those. The 747s do not have any pieces made in Canada. The 767 airplane has some parts made by Canadair and the DC-9 has part of the wings and the floors made in Canada.

Mr. Orlikow: We have a Boeing plant in Winnipeg that is working on parts for—

Mr. Jeaniot: It is on the 767s perhaps, but not on 747s. I do not think there would be much change because at this time Air Canada is not to consider economic offsets. The GATT agreement, as we understand it, prevents the choice of airplanes to be influenced by economic offsets in one country or another. To my knowledge we have never been requested to examine that dimension in terms of the purchase of an airplane.

Mr. Orlikow: You will not say that you might decide after your company is privatized to purchase planes completely built outside Canada, with no part of the production done in Canada.

Mr. C. Taylor: Mr. Orlikow, I would like to emphasize one point. In the 52-year history of this company, the

[Translation]

emprunter de l'argent, elles doivent indiquer quelle est leur valeur. Si elles n'ont pas beaucoup d'avoir, elles ne valent pas grand-chose. Dans ce cas, les taux d'intérêt sont beaucoup plus élevés, même pour les sociétés de la Couronne, et il peut même arriver que les banques ou les établissements refusent le prêt purement et simplement.

M. Orlikow: Reprenez-moi si je me trompe, mais il me semble que jusqu'ici les appareils qu'achetait Air Canada, de quelque source que ce soit, devaient avoir un contenu canadien important. Maintenant, il est de plus en plus question qu'Air Canada achète ses nouveaux appareils, comme l'a fait Wardair, d'Airbus qui, à ma connaissance, n'a pas d'entente de coopération avec quelque société que ce soit au Canada en vue de faire effectuer une partie du travail au pays.

À quoi pouvons-nous nous attendre? Tant et aussi longtemps qu'Air Canada est une société de la Couronne, le gouvernement en poste a un certain droit de regard sur ce plan, ce qui signifie que les appareils peuvent coûter un peu plus qu'ils n'auraient coûté s'il y avait eu un appel d'offres ou quelque chose du genre. Cette façon de procéder entre dans le cadre de la politique du développement régional.

Une fois que la société sera privatisée, sera-t-elle obligée de tenir compte d'une telle considération? La société sera privatisée et le gouvernement avec ses 55 p. 100 se contentera d'un rôle passif. Dans ce cas, Air Canada pourrait-elle acheter ces nouveaux appareils en Europe sans qu'il y ait la moindre participation canadienne?

M. Jeaniot: Je voudrais d'abord préciser un point, monsieur Orlikow. Ce ne sont pas tous les appareils qu'Air Canada a achetés dans le passé qui ont eu un contenu canadien quelconque. Les *Lockheed*, par exemple, n'avaient pas beaucoup de contenu canadien, et nous en avons acheté plusieurs. Les 747 ne comportent pas non plus de pièces fabriquées au Canada. Certains éléments des 767 sont faits par Canadair et une partie des ailes et des planchers des DC-9 est fabriquée au Canada.

M. Orlikow: Nous avons une usine Boeing à Winnipeg qui fait des pièces. . .

M. Jeaniot: Pour les 767, peut-être, mais non pas pour les 747. Il n'y aurait pas de changements de toute façon parce qu'actuellement Air Canada n'est pas tenue de tenir compte des retombées économiques. L'entente du GATT, si je comprends bien, interdit aux sociétés d'un pays de choisir ses appareils selon les retombées économiques pour ce pays. À ma connaissance, on ne nous a jamais demandé de tenir compte de cette dimension lors d'achat d'appareils dans le passé.

M. Orlikow: Vous ne voulez pas dire que vous pourriez décider, une fois constitués en société privée, d'acheter des appareils entièrement fabriqués à l'extérieur du Canada, ne comportant aucune pièce faite au Canada.

M. C. Taylor: Je voudrais préciser un point, monsieur Orlikow. Au cours de ses 52 ans d'histoire, la société a

[Texte]

company has always bought the airplanes it wanted to buy for the mission it wanted airplanes to fly on. The government has never interfered with the purchase of the aircraft, and the offsets that have accrued to the country as a result of aircraft purchases have been something that has been totally separate and apart from the airline buying its airplanes. I would hope that would continue.

[Traduction]

toujours acheté les appareils dont elle avait besoin selon la mission qu'elle voulait leur confier. Le gouvernement n'est jamais intervenu dans l'achat d'appareils et les retombées économiques qui ont pu en découler pour le pays sont venues par surcroît. J'espère qu'il continuera d'en être ainsi à l'avenir.

• 2000

Mr. Orlikow: In the bill there are clauses that require the privatized company to continue to have its head office in Montreal and to maintain its maintenance bases in Montreal, Toronto, and Winnipeg. Mr. Taylor, you will not be surprised if I am a bit suspicious, because I came here in 1962 and I frequently travelled with Winnipeg Air Canada workers who had to move, even though they were in their fifties, and who had to work in Dorval because a decision was made to move the maintenance base from Winnipeg to Montreal. Their families stayed in Winnipeg, so they were not very happy. So I want to ask you about that clause. I point out to you that some very expert people, including the head of the British airline that has been privatized, have criticized this partial privatization, saying it is harmful to efficiency.

But I want to talk about the maintenance base and the finance office in Winnipeg, both of which employ hundreds of employees. Is there anything in this bill that will require Air Canada to ensure that yes, Winnipeg will have a maintenance base, but the number of employees, instead of being—I forget the number—600 to 800 could be 200? There is nothing in the bill that would assure the people of Winnipeg that the finance office, which also employs hundreds of people, will continue in Winnipeg.

Mr. C. Taylor: Mr. Jeaniot will comment further on this, but I would make one comment, Mr. Orlikow, and that is that our Winnipeg finance organization is where it is, in Winnipeg, because it is the most efficient place in the airline for it to be. It is not there because of any other pressures, other than that it is an efficient place for it to be, with the technology we have. The maintenance base we now have in Winnipeg is where it is and doing the work it is because it is an efficient place for it to be. We have no reason to want to change that—and I am sure Mr. Jeaniot will confirm this—and there is nothing in privatization that would cause us to want to change it. Otherwise we would not have built the two hangars we now have in Winnipeg.

Mr. Jeaniot: Absolutely. I might simply add that the level of employment in Winnipeg at the maintenance base is not solely a function of the Air Canada work. The place has been efficient enough to enable us to bid for a fair bit of contract work outside of Canada. In particular, we maintain most of the Alaska Airlines 727s there, and we have done some work for some of the U.S. cargo

M. Orlikow: Il y a des dispositions du projet de loi qui obligent la société privée à maintenir son siège social à Montréal et à continuer d'exploiter des bases d'entretien à Montréal, Toronto et Winnipeg. Vous m'excuserez si je suis un peu sceptique, monsieur Taylor, mais lorsque je suis venu ici en 1962, j'ai eu l'occasion de voyager assez souvent avec des travailleurs d'Air Canada de Winnipeg qui, malgré leur âge, (ils avaient la cinquantaine), avaient dû accepter de travailler à Dorval à la suite de la décision de déménager la base d'entretien de Winnipeg à Montréal. Leurs familles étaient restées derrière à Winnipeg et ils étaient loin d'être satisfaits de la situation. J'aimerais savoir ce que vous pensez de ces dispositions. Un certain nombre d'experts, y compris le président du transporteur britannique qui a été privatisé, se sont prononcés contre cette privatisation partielle en faisant valoir qu'elle risquait de nuire à l'efficacité.

Je veux cependant m'en tenir pour l'instant à la base d'entretien et au bureau financier de Winnipeg, qui emploient à eux deux des centaines de personnes. Y a-t-il quelque chose dans ce projet de loi qui oblige Air Canada à faire en sorte qu'il y ait une base d'entretien à Winnipeg, et le nombre d'employés qui est de 600 à 800 actuellement, peut-il tomber à 200? Le projet de loi est muet au sujet du bureau financier, par exemple, qui emploie des centaines de personnes à Winnipeg.

M. C. Taylor: M. Jeaniot pourra y revenir, mais je voudrais dire ceci auparavant, monsieur Orlikow. Notre bureau financier de Winnipeg est établi là pour des raisons d'efficacité. Il ne résulte pas de pressions de quelque ordre que ce soit; il se trouve simplement à l'endroit le plus pratique, compte tenu des moyens techniques disponibles actuellement. De même, notre base d'entretien de Winnipeg y est parce qu'elle fait un excellent travail. Nous n'avons aucune raison de vouloir modifier cette situation, et je suis sûr que M. Jeaniot le confirmera, et nous n'entrevoions rien qui risque de nous faire changer d'avis avec la privatisation. Autrement, nous n'aurions pas construit nos deux hangars à Winnipeg.

M. Jeaniot: Absolument. J'ajoute que la situation de l'emploi à la base d'entretien de Winnipeg n'est pas seulement en fonction du travail que peut lui confier Air Canada. L'installation est suffisamment efficace pour nous permettre d'effectuer des travaux à contrat pour d'autres sociétés à l'extérieur du Canada. C'est ainsi que nous y faisons l'entretien de la plupart des 727 d'Alaska Airlines

[Text]

freighters, where we have turned DC-8s into freighters out there.

So when you talk about guaranteeing jobs, I think you have to understand that part of that is a function of our ability to attract outside contracts, which can vary from time to time. Also, the work being performed there is of an overall nature, not line maintenance work, which means airplanes go through cycles. Once you have overhauled them for a while, you have a bit less work. So employment tends to fluctuate, reflecting the maintenance cycle and reflecting outside contracts.

Mr. Orlikow: But as Air Canada drives to get more international routes, and succeeds, you would have the ability to have maintenance work done in many countries where the wage rates and the other benefits that accrue to workers in Canada... it could be done in Hong Kong, in Singapore, or anywhere else. That is what many multinational corporations are doing. Some of us are concerned about the future and what Canadians who want to work will be able to do at a wage and salary level which permits a relatively comfortable life.

• 2005

Mr. Jeaniot: I think we simply have to strive to make sure we are competitive, that we are capable in this country of meeting those odds, of meeting the cost of doing business square on; that we will not be protecting ourselves by sheltering ourselves. We will be protecting ourselves by being competitive with the other world airlines. I have no doubt in my mind that we can be smart enough and efficient enough to match the rates.

What we want to do is to be competitive in this country so we can attract work, as we have from Alaska Airlines and others. We do many millions of dollars a year of maintenance work that we bring in. We would like to see that grow. This is an important source of export. Far from trying to farm work outside, I think we need to find ways of being that much more competitive so we can do more work in Canada.

The Chairman: On that note we will go to Mr. Minaker who loves to hear you say you are going to build up the Winnipeg facility.

Mr. Minaker: I talk to the president often about that, Mr. Chairman.

First, I would like to commend Mr. Taylor and Mr. Jeaniot for the way they, the board, and the employees have run Air Canada. I think it is one of the top airlines in the world, and I think as Canadians we all are proud of Air Canada. I realize that you, as the top managers of the company, recognize the changing of the ways in the industry and that in your opinion privatization is the

[Translation]

et que nous y avons effectué des travaux pour quelques transporteurs de marchandises américains; nous y avons notamment transformé des DC-8 en avions-cargos.

Donc, dans le contexte de la garantie des emplois, il ne faut pas oublier que nous devons pouvoir continuer d'effectuer des travaux à contrat, et la situation n'est pas toujours la même à cet égard. En outre, l'essentiel du travail à cet endroit est la remise en état, et non pas l'entretien régulier, et les avions passent par des cycles. Une fois qu'ils ont été remis en état, ils peuvent requérir moins de travail d'entretien. L'emploi a donc tendance à fluctuer, selon le cycle des avions et selon le nombre de contrats de l'extérieur.

M. Orlikow: Si Air Canada tente d'obtenir plus d'itinéraires internationaux, si elle y parvient, n'est-elle pas en mesure de faire effectuer plus de travail d'entretien dans d'autres pays où les salaires et les avantages sociaux sont différents de ceux auxquels ont droit les travailleurs au Canada... je songe à Hong Kong, Singapour et d'autres endroits. Beaucoup de sociétés multinationales procèdent de cette façon actuellement. Certains d'entre nous s'inquiètent de l'avenir et de ce que pourront faire les Canadiens qui veulent travailler à des salaires qui leur permettent de vivre relativement confortablement.

M. Jeaniot: Je crois qu'il va nous falloir tout simplement lutter pour être concurrentiels, pour être en mesure dans ce pays de répondre à ce pari; la politique de l'autruche, ce n'est pas pour nous. Nous nous protégerons en étant compétitifs avec les autres compagnies aériennes. J'ai la conviction la plus profonde que nous sommes suffisamment malins et efficaces pour égaler les tarifs.

Nous voulons être concurrentiels au pays de façon à pouvoir attirer du travail, comme nous l'avons fait dans le cas d'Alaska Airlines et d'autres compagnies. Nous effectuons des travaux d'entretien représentant plusieurs millions de dollars par an. Nous aimerions que cette branche augmente. Il s'agit là d'une importante source d'exportation. Bien loin de nous l'idée de sous-traiter les travaux. Je crois que nous devons trouver des moyens d'être davantage concurrentiels de façon à pouvoir faire davantage de travaux au Canada.

Le président: Je passerai maintenant la parole à M. Minaker qui aime beaucoup vous entendre dire que vous allez mettre en valeur les installations de Winnipeg.

M. Minaker: Je parle souvent de cette question au président, monsieur le président.

Tout d'abord, je voudrais féliciter MM. Taylor et Jeaniot de la façon dont le conseil et les employés ont dirigé Air Canada. Je crois que c'est l'une des meilleures compagnies aériennes au monde et je suis certain qu'en tant que Canadiens nous sommes tous fiers d'Air Canada. Je me rends compte que la haute direction de la société note des changements dans l'industrie et qu'à votre avis la

[Texte]

right approach to go to give you the flexibility so you can stay on top of the world in terms of airlines.

Mr. Taylor, I was happy to hear you say that there was not political influence in the decision of purchasing of aircraft, because I, as an engineer, would hope and am confident that your company selects the aircraft that is the most efficient and safest—primarily those criteria—and that you would select an aircraft that way whether you were privately owned or whether you were a Crown corporation. Is that correct? Is that the basic policy of Air Canada?

Mr. C. Taylor: That is our policy, and I suspect there are some of us at this table who would not be sitting here if it was otherwise.

Mr. Minaker: I am glad to hear that, because it was sort of implied today by some of the witnesses that there was political influence whenever a decision was made on whether you purchased a DC-9 or whether you purchased a 727 and so on. I am happy to hear that is not the case.

The other thing I would like to mention is regarding finances. The equity that occurred in 1977, it was a conversion of a debt, was it, to the Government of Canada?

Mr. C. Taylor: Yes.

Mr. Minaker: Really what was happening there was giving you some flexibility so you could become a profitable operation. Would that not be part of the reason? In other words, you always had to show that you owed interest on that outstanding debt annually or have to pay part of it off, which would change the end results to some degree.

Mr. C. Taylor: There were a couple of fundamental changes in the Air Canada Act of 1977. One was that up until that time we were legally in a sense a wholly owned airline of the Canadian National Railway. All our budgets had to go through that railway process, and we had essentially nothing but debt. We had 95% debt and 5% equity. We had \$5 million worth of equity. In 1977-78 the company was recapitalized and, if my numbers are right, \$325 million of debt was converted into equity to give us an equity base of \$329 million. At that point, if I remember correctly, our debt equity ratio moved down from 95:5 to about 60:40.

Mr. Minaker: Getting on to the subject of the overhaul base in Winnipeg, is it correct that the base actually makes a profit for you people; that it brings in outside money in terms of—you are not just charging it to part of your operation, you are actually getting revenues coming in?

[Traduction]

privatisation représente la voie qu'il faut emprunter pour vous donner la souplesse dont vous avez besoin pour rester parmi les meilleures compagnies au monde.

Monsieur Taylor, je suis heureux de vous avoir entendu dire qu'il n'y a eu aucune influence politique dans la décision d'acheter des appareils car en tant qu'ingénieur, j'espère que votre compagnie choisit l'appareil le plus efficace et le plus sûr—ces deux critères étant les premiers à prendre en considération—et que vous choisissiez un appareil que vous soyez une société privée ou bien une société d'État. Est-ce exact? Est-ce là la politique fondamentale d'Air Canada?

M. C. Taylor: Telle est en effet notre politique. Je suppose que certains d'entre nous aujourd'hui autour de cette table ne seraient pas présents si les choses n'étaient pas ainsi.

M. Minaker: Je suis heureux de vous entendre parler de la sorte, car certains témoins ont laissé entendre aujourd'hui que toute décision d'acheter un DC-9 ou bien un 727, etc., avait été prise par le jeu d'influences politiques. Je suis heureux de savoir que tel n'est pas le cas.

Je voudrais également parler des finances. A propos des capitaux propres de 1977, s'agissait-il tout simplement d'une conversion des dettes?

M. C. Taylor: En effet.

M. Minaker: En fait, cela vous a permis d'avoir une certaine souplesse et de faire des bénéfices. N'est-ce pas là une partie de l'explication? En d'autres termes, il vous fallait toujours démontrer que vous deviez des intérêts sur cette dette non amortie tous les ans, ou bien vous deviez alors en rembourser une partie, ce qui modifierait en quelque sorte les résultats.

M. C. Taylor: Certains changements fondamentaux ont été apportés à la Loi d'Air Canada de 1977. L'un d'entre eux stipulait que jusqu'à cette date nous étions, sur le plan juridique, une compagnie aérienne propriété totale des chemins de fer du Canadien National. Tous nos budgets étaient assujettis à ce procédé des chemins de fer et en fait nous n'avions rien d'autre que des dettes. Nous avions 95 p. 100 de capitaux empruntés et 5 p. 100 de capitaux propres. Nos capitaux propres représentaient 5 millions de dollars. En 1977-1978, la société a connu une augmentation de son capital, et c'est ainsi, si mes chiffres sont bons, que 325 millions de dollars de dettes furent converties en capitaux propres, afin de nous donner des capitaux propres de l'ordre de 329 millions de dollars. À ce moment-là, si ma mémoire est bonne, notre coefficient d'endettement est passé de 95:5 à environ 60:40.

M. Minaker: Je voudrais aborder la question du centre de révision de Winnipeg. Est-il exact que ce centre réalise des profits, qu'il fait entrer des sommes de l'extérieur, à savoir qu'il ne fait pas simplement partie de votre fonctionnement mais qu'il fait entrer de l'argent?

[Text]

[Translation]

• 2010

Mr. Jeaniot: The base itself is not a business centre, but it generates incidental revenue.

Mr. Minaker: I understand it was about \$8 million last year.

Mr. Jeaniot: Yes, probably a number of that magnitude. And we make a reasonable profit on that.

Mr. Minaker: You have run a Crown corporation, but you have run it like a private corporation. That is the reason I think it is a Crown corporation second to none. With the investment that you have in the two hangers in Winnipeg, with the technical knowledge and the reputation that this base has internationally, and with the equipment there, could you foresee a privately operated company wanting to get rid of that kind of an establishment, even though it was not in the legislation?

Mr. Jeaniot: No, it does not make sense. The base is efficient, and has done good work. Right now our hangers are fully utilized across the country. As we move on to acquire more airplanes or renew the fleet, there is no doubt in my mind that there will continue to be substantial work done in Winnipeg. And hopefully we will continue to attract outside contracts.

Mr. Minaker: What would be your definition of an overhaul centre? I raised that question today with one of the witnesses. It is not a maintenance base; it is very clearly indicated in the legislation that it would be an overhaul centre at Toronto, Winnipeg, or Montreal.

Mr. Jeaniot: It is a question of the depth of maintenance that is performed. Airplanes are maintained in a series of checks or verifications that are a function of age and hours flown. Line maintenance bases provide the kind of maintenance that can be done overnight. The airplanes fly during the day. They usually do not fly at night, except for the trans-Atlantics or some freighters. Some degree of maintenance can be performed overnight. So it is small kinds of verifications at high frequencies.

Periodically you need to bring in a airplane in sort of a dry dock. You need to put up an airplane and then go through the structure. You have to do a major inspection of the structure, some major work. That tends to be referred to as an overhaul. You may do a major piece of work like that once a year or once every second year. You bring in the airplane. Another plane may be in for two or three weeks at a time. You go through the structure—engines are pulled; all kinds of components are pulled.

We can just about strip an airplane completely and rebuild it. The physical centres that have that kind of capability are referred to as overhaul centres, as opposed to Toronto, which is not an overhaul centre. But Toronto

M. Jeaniot: Le centre lui-même n'est pas un centre d'affaires, mais il produit des revenus accessoires.

M. Minaker: Je crois savoir qu'il s'agit d'environ 8 millions de dollars pour l'année dernière.

M. Jeaniot: C'est probablement un chiffre de cette grandeur. Nous avons réalisé des profits intéressants là-dessus.

M. Minaker: Vous avez géré une société d'État, mais un peu comme s'il s'agissait d'une société privée. C'est la raison pour laquelle je crois qu'il s'agit d'une société d'État vraiment différente. Avec les investissements que vous avez dans les deux hangars à Winnipeg, avec les connaissances techniques et la réputation dont jouit cette base sur la scène internationale, avec l'équipement de ce centre, envisagez-vous une société privée voulant se débarrasser de ce genre d'établissement, même si cela ne figure pas dans la loi?

M. Jeaniot: Non, cela n'a aucun sens. Le centre est efficace et effectue du bon travail. À l'heure actuelle, nous utilisons nos hangars partout au pays, et ce, à pleine capacité. Puisque nous sommes sur le point d'acquérir davantage d'appareils ou de renouveler notre flotte, il ne fait aucun doute dans mon esprit que beaucoup de travail continuera d'être effectué à Winnipeg. Nous espérons par ailleurs pouvoir être en mesure de continuer à attirer des contrats de l'extérieur.

M. Minaker: Quelle est votre définition d'un centre de révision? J'ai soulevé cette question aujourd'hui auprès de l'un des témoins. Il ne s'agit pas d'un centre d'entretien; il est bien précisé dans la loi qu'il y aurait un centre de révision à Toronto, à Winnipeg ou à Montréal.

M. Jeaniot: Tout se joue sur le genre d'entretien effectué. Les appareils sont entretenus dans le cadre d'une série de vérifications en fonction de l'âge de l'aéronef et des heures de vol. Les centres de petit entretien garantissent le genre d'entretien pouvant être effectué de nuit. Comme vous le savez, les appareils volent durant le jour, et généralement pas la nuit, à l'exception toutefois des transatlantiques ou bien de certains avions-cargos. Ainsi, certains travaux d'entretien peuvent être effectués de nuit. Il s'agit donc de petites vérifications effectuées très fréquemment.

Il vous faut périodiquement faire entrer un appareil dans une sorte de hangar afin d'en examiner la structure en profondeur et d'effectuer d'importants travaux. Je crois qu'il s'agit ici de révision. Vous faites ce genre de travail une fois par an ou bien tous les deux ans. Ce genre de révision prend de deux à trois semaines, et l'on vérifie la structure, on y démonte les moteurs, les composants, etc.

Vous pouvez en fait démonter entièrement un appareil et le remonter. Les installations qui peuvent effectuer ce genre de travaux sont appelées des centres de révision, contrairement à Toronto qui n'en est pas un. Toutefois,

[Texte]

is a large line maintenance base. A lot of airplanes go in and out of Toronto, so at night there are a lot of airplanes there and we take the opportunity to do these smaller checks.

Mr. Minaker: Normally an overhaul centre requires some number of the fleet to be maintained there.

Mr. Jeaniot: A higher degree of expertise on specific systems and sub-systems of airplanes is present at these overhaul centres. Any can be called upon. If there is some technical difficulty that a person in Halifax may have in diagnosing a 727 maintained in Winnipeg, he may call on the expert in Winnipeg. That is sort of a headquarters skill in a technical sense.

Mr. Minaker: Clause 7 of the bill restricting an amendment to paragraphs 6.1(c) and (d) are the ones that indicate that the overhaul bases have to stay in the location, and the head office is in Montreal. Do you feel that would restrict any future board of Air Canada when it is privatized from manipulating the by-laws or the charters of incorporation so that they could not somehow come through the back door and change the rules by some means? Do you feel that will stop such action of future boards? Would that mean the only way the overhaul bases could be changed would be by actual law in the House of Commons, by some government deciding they were going to change that law?

• 2015

Mr. Jeaniot: I think the definition of an overhaul centre is pretty specific. It is the centre that does the major structural work and has a degree of expertise that is present. I think that definition would stand. But beyond that, I do not see any profit-driven board wanting to modify or get rid of a very efficient work centre. It would cost a lot of money to reproduce that capability elsewhere.

Mr. Minaker: But would the way we are writing the law itself stop any future board? I am just wondering if you feel that would be the case.

Mr. Jeaniot: I would think so.

Mr. Minaker: Under clause 7 of the bill.

Mrs. Sparrow: I want to thank Mr. Taylor and Mr. Jeaniot for appearing tonight and for their opening remarks. I have to say, Mr. Taylor, when you said that we now find ourselves in the real world, I think that is very true and that privatization is somewhat overdue.

This morning the committee heard from about four unions, and they spent a great deal of time on the safety record. In fact, they said that because Air Canada is a

[Traduction]

Toronto est un grand centre de petit entretien. Un grand nombre d'appareils passent par Toronto, c'est pourquoi la nuit beaucoup d'appareils y sont garés et nous en profitons pour effectuer les petites vérifications dont j'ai parlé.

Mr. Minaker: En règle générale, un centre de révision a besoin qu'un certain nombre d'appareils soient entretenus dans ses installations.

Mr. Jeaniot: Il existe dans ces centres de révision un degré très élevé d'expertise dans les systèmes et sous-systèmes des appareils. On peut faire ainsi appel à n'importe quel expert. En cas de difficultés techniques que peut rencontrer une personne à Halifax lors de l'examen d'un 727 à Winnipeg, cette personne peut faire appel aux connaissances du spécialiste à Winnipeg. Sur le plan technique, c'est en quelque sorte un quartier général des compétences techniques.

Mr. Minaker: L'article 7 du projet de loi limitant un amendement aux alinéas 6.(1)c) et d) précise que les centres de révision doivent rester sur place et que le siège se trouve à Montréal. Pensez-vous que cela empêcherait tout conseil d'administration d'Air Canada, une fois privatisée, de modifier les statuts ou bien les actes d'association afin de l'empêcher de changer d'une façon ou d'une autre les règles du jeu? D'après vous, cela signifie-t-il que la seule façon de modifier les centres de révision serait par le biais d'une loi devant la Chambre des communes, par une décision d'un gouvernement visant à changer la loi?

Mr. Jeaniot: Je crois que la définition d'un centre de révision est bien précise. Il s'agit d'un centre qui effectue d'importants travaux à la structure des appareils et qui dispose d'une certaine expertise. Je crois que cette définition resterait la même. Je n'envisage toutefois pas la possibilité d'un conseil axé sur le profit désirant apporter des changements à un centre de travail très efficace, ou bien cherchant à s'en débarrasser. Cela coûterait une fortune de remettre sur pied un centre identique ailleurs.

Mr. Minaker: La rédaction de la loi elle-même permettrait-elle de faire obstacle à de telles intentions d'un conseil? Je me demande tout simplement si d'après vous cela serait le cas.

Mr. Jeaniot: Je ne le pense pas.

Mr. Minaker: D'après l'article 7 du projet de loi. . .

Mme Sparrow: Je voudrais remercier MM. Taylor et Jeaniot d'être venus témoigner devant nous aujourd'hui. Je voudrais ajouter, monsieur Taylor, que lorsque vous avez dit que nous nous trouvons maintenant dans le vrai monde, vous avez trouvé les mots exacts, et qu'il est grand temps que la privatisation ait lieu.

Le Comité a entendu ce matin quatre syndicats qui ont passé beaucoup de temps à discuter de la question de la sécurité. En fait, ils ont dit que puisque Air Canada est

[Text]

Crown corporation, you have such a superb safety record. They perhaps led some of us to believe that through privatization this record might slip or be in jeopardy. Could you comment?

Mr. Jeaniot: I would make this comment, Mrs. Sparrow. I think when the company was formed 52 years ago, the people who formed it were very wise in bringing the initial group of people into the company, who incidentally were all Americans. There were six Americans who came up here to set the standards for the operation of TCA back in 1937, and they set some standards in terms of maintenance, flying regulations and the whole safety structure.

Certainly the group of people at this table tonight are very proud that Air Canada and the TCA people who have continued on for the past 52 years have built on those standards. I really cannot see the ownership structure of the airline having any effect on the standards that this airline has established, which have become literally recognized throughout the world. It is not only something we are very proud of, but I think it is a commercial advantage to us, if I may say it in that way. It is one of our greatest sales tools.

Mrs. Sparrow: Not only is it a commercial advantage to you, but I think you are to be congratulated on your high standards of safety. I, for one, along with my colleagues, do not think that privatization will inhibit that in any way.

Another area that we had some concern about this morning is that privatization is going to cause cutbacks in staff, and you will drop some of your Canadian services for foreign routes. Could you comment on that, Mr. Taylor, or Mr. Jeaniot?

Mr. Jeaniot: I think Air Canada has been evolving its Canadian network since it was born in 1937. In my memory, we have dropped 25 Canadian points in the last 25 years, roughly. Markets change. The evolution of the industry impacts on this. The concern that has always been met in the past is that whenever restructuring of route networks takes place, we ensure that employee questions are addressed and that the communities continue to be well served.

In the last few years we have pulled out of Yarmouth and London, Ontario, but the service to these cities is certainly as good or better than when we were there. It has smaller airplanes, as I was indicating before, and in many cases it provides better service at the right cost, the right level.

[Translation]

une société d'État, vous avez un dossier impeccable dans le domaine de la sécurité. Ils ont peut-être poussé certains d'entre nous à en déduire qu'avec la privatisation, ce dossier pourrait être moins bon. Qu'en pensez-vous?

M. Jeaniot: J'aimerais effectivement faire quelques observations là-dessus, madame Sparrow. Je crois que lorsque la Société a été créée il y a 52 ans, les personnes à l'origine de sa création ont eu la géniale idée de faire entrer dans la Société le tout premier groupe de personnes qui se trouvaient être des Américains. Il s'agissait en effet de six Américains venus ici pour fixer les normes de la TCA en 1937; ils fixèrent certaines normes d'entretien, des règlements de vol et l'ensemble du système de sécurité.

Il ne fait aucun doute que les personnes réunies autour de cette table ce soir sont très fières du fait que les personnes d'Air Canada et de la TCA, qui ont continué leur oeuvre au cours des 52 dernières années, ont continué à se servir de ces normes. Je ne vois pas comment la formule choisie en ce qui a trait à la propriété de la compagnie aérienne pourrait avoir des répercussions sur les normes arrêtées par celle-ci, normes d'ailleurs reconnues de par le monde. Non seulement, nous sommes fiers de ces normes, mais encore elles représentent un avantage commercial pour nous, en quelque sorte. C'est en effet un de nos meilleurs outils de vente.

Mme Sparrow: Il s'agit non seulement d'un avantage commercial pour vous, mais je crois qu'il faut vous féliciter pour vos excellentes normes de sécurité. Personnellement, je ne pense pas, de même que mes collègues d'ailleurs, que la privatisation changera cette situation d'une façon ou d'une autre.

On a également soulevé d'autres préoccupations ce matin, à savoir que la privatisation entraînerait des compressions de personnel et que vous pourriez abandonner certains de vos services sur des destinations étrangères. Pouvez-vous faire quelques observations là-dessus, monsieur Taylor ou bien monsieur Jeaniot?

M. Jeaniot: Je crois qu'Air Canada a élargi son réseau canadien depuis sa création en 1937. Si ma mémoire est bonne, nous avons abandonné 25 destinations canadiennes au cours des 25 dernières années. Il va sans dire que les marchés changent au fil des ans. L'évolution de l'industrie a elle aussi des répercussions. Chaque fois que nous procédons à la restructuration de réseaux, nous faisons notre possible pour nous pencher sur la question du personnel et sur celle des services aux collectivités.

Au cours des dernières années, nous avons cessé nos opérations depuis Yarmouth et London, en Ontario, mais les services vers ces villes sont certainement aussi bons si ce n'est meilleur qu'ils l'étaient lorsque nous desservions ces deux villes. Les appareils sont plus petits et, comme je l'ai déjà indiqué, dans de nombreux cas le service est meilleur et au bon prix.

[Texte]

[Traduction]

• 2020

We do not see the evolution of the Canadian network being any different from what it has been in the past. It is going to continue to evolve and to grow because the root network in Canada is an organic process. I mean, it follows the industry and it follows the market. It follows the need of the consumers. That is what we are trying to do.

Our ambition of developing more international routes is not, I repeat not, to the detriment of our presence in Canada. It is simply because there are dollars to be earned out there, foreign currencies to be obtained and Canadian jobs to be created by doing that. We see ourselves as an exporter of goods and we have proven, and the Brits would not have tried so hard to get us off the London-Bombay-Singapore route if we had not been actually very successful. If they can sell their Jaguars in Canada, I see nothing wrong with us selling seats between London and Bombay. It is a commodity we are exporting and it is not to the detriment of the Canadian position. Quite the contrary. It will make more jobs in this country. It will make more jobs in Winnipeg, in Dorval and in Toronto when we have more flights to these places.

Mrs. Sparrow: Thank you very much. We had some witnesses this afternoon who were criticizing the government for not privatizing 100% of Air Canada. I am not quite sure if it was Mr. Jeaniot or Mr. Taylor who said that when you are ready to do an issue and what the market is like is when you will sell the shares. Am I led to believe that once this legislation is passed, you will perhaps study the issue and price it and wait until the market is right, or are we going to wait three months or six weeks? Do you have any idea?

Mr. C. Taylor: We are hopeful that as soon as this legislation passes through the two Houses of Parliament and becomes proclaimed we can begin to prepare the prospectus and get ready for an issue. We hope the market will be such that it will respond to the issue. So we are hopeful. We think that unless the financial market crashes again, we are in a good year to do it. I think one of the witnesses this afternoon said essentially that, said that this is probably a good year to try to do a public issue. So we would hope to be able to do an issue this year.

Mrs. Sparrow: That is very good. I also wanted to pose some questions in regard to an employee share purchase plan, but I believe perhaps Captain Johnson had some of those questions in mind earlier. I know he will query you on that, but in regard to an employee share purchase plan

D'après nous, l'évolution du réseau canadien n'est pas différente de ce qu'elle a été par le passé. Le réseau continuera d'évoluer et de croître car il en est ainsi de tout réseau de base. Je veux dire par là qu'il suit l'industrie et qu'il suit le marché. Il suit tout naturellement les besoins des clients. C'est ce que nous essayons de faire.

Nous n'avons aucunement, et je répète bien aucunement, l'intention d'augmenter le nombre de nos destinations internationales au détriment de notre présence au Canada. Il va de soi que nous cherchons à augmenter le nombre de nos destinations internationales en raison des dollars que nous pouvons faire entrer dans les caisses du pays, des devises étrangères, et des emplois que nous pourrions ainsi créer pour des Canadiens. Nous nous voyons comme un exportateur de biens et nous l'avons prouvé les Britanniques n'auraient pas fait des pieds et des mains pour nous retirer le trajet Londres-Bombay-Singapour, si nous n'avions pas connu autant de succès. Si les Britanniques peuvent vendre leurs Jaguars au Canada, je ne vois vraiment pas pourquoi nous ne pourrions vendre des sièges d'avions entre Londres et Bombay. Il s'agit là d'une marchandise que nous exportons, et certainement pas au détriment de notre position au Canada. Bien au contraire. En fait, nous pourrions créer davantage d'emplois au pays. Nous pourrions en effet créer des emplois à Winnipeg, à Dorval et à Toronto lorsque davantage de vols auront ces villes comme destination et point de départ.

Mme Sparrow: Merci beaucoup. Nous avons entendu cet après-midi des témoins qui ont critiqué le gouvernement et qui lui reproche de ne pas privatiser Air Canada à 100 p. 100. Je ne sais pas si c'est M. Jeaniot ou M. Taylor qui a dit que vous vendrez les actions lorsque vous serez prêts à faire une émission. Dois-je en conclure que lorsque ce projet de loi sera adopté, vous vous pencherez peut-être sur la question de l'émission, fixerai un prix et attendrai que le marché soit bon, ou bien allons-nous attendre trois mois ou bien six semaines? Que pouvez-vous nous dire là-dessus?

M. C. Taylor: Dès que ce projet de loi sera adopté par les deux Chambres et deviendra loi, nous pourrions commencer la préparation des prospectus et nous préparer à une émission. Nous espérons que le marché sera favorable. Nous nourrissons donc beaucoup d'espoir. Nous pensons qu'à moins d'une autre crise financière, la présente année en est une bonne pour une émission d'actions. Je crois que l'un des témoins de cet après-midi a exactement dit ceci, à savoir que c'est probablement une bonne année pour essayer de procéder à une émission publique. Nous espérons donc être en mesure de procéder ainsi cette année.

Mme Sparrow: Bien. Je voulais également poser certaines questions sur le programme d'achat d'actions par les employés, mais je crois que le capitaine Johnson voulait déjà en poser certaines à ce sujet. Je sais qu'il vous interrogera à ce sujet, mais pourriez-vous me dire si vous

[Text]

would you be offering these shares at a lesser value to your employees, or is there going to be one value or a special share for employees?

Mr. C. Taylor: I was just wondering if we should put our Senior Vice-President of Human Resources to work at this point and—

Mr. J. Whitelaw (Senior Vice-President, Corporate and Human Resources, Air Canada): I must ask you to repeat the question, Mrs. Sparrow, because Mr. Jeaniot was just ensuring that I was not falling asleep from lack of action.

Mrs. Sparrow: I was inquiring about your employee share purchase plan and wondering if perhaps you were going to set aside a number of shares or have a special purchase price or just how you were going to treat your employees. I know my colleague, Captain Johnson, would like to follow up on this, Mr. Chairman.

Mr. Whitelaw: That would certainly be our intention. As to the details, they remain to be decided but we think that because that is common practice in Canada and because our employees have expressed such an interest in being involved in ownership in the company, it is something they deserve to have an opportunity to do because they have expressed such an interest in it.

Mrs. Sparrow: Are you saying they deserve the right to purchase a special share, or they deserve to have so many shares set aside for them? Or are you looking at having a lower value on the employees' share versus the shares offered to the average Canadian?

Mr. Whitelaw: Ideally, and in keeping with what the law permits and what is common and what makes sense when we talk to our investor advisers, we would like to do both. To ensure that they have an opportunity, we would hope there might be some allocation carved apart for the employees, and again, consistent with what is in Canadian practice, to have that at some sort of discount. The extent, the degree is really unknown at this time, but it certainly is our intention to do for our employees really the best we can in keeping with what is right and proper in Canada.

• 2025

Mr. Reid: Mr. Taylor, I think you were present this afternoon when Professor Lazar and Arthur Donner were giving evidence. While they talked about a way of consolidation, I am not specifically referring to operational decisions or cost-efficient management decisions; I am talking about the threat of amalgamations, mergers, and principally from those on the other side of the border in the United States. It was even put forward on the basis that in the foreseeable future, our foreseeable future, at least one of the three airlines already in existence in Canada would soon go. I wonder if you could make a prognosis of the next few years and determine what you see from this alleged wave of consolidation in the airline industry.

[Translation]

offrirez à vos employés des actions, d'une valeur moindre ou y aura-t-il une seule valeur ou une action spéciale pour les employés?

M. C. Taylor: Je me demandais justement si nous devrions laisser la parole à notre premier vice-président des Ressources humaines. . .

M. J. Whitelaw (premier vice-président, Affaires d'entreprise et ressources humaines, Air Canada): Je vous demanderais de bien vouloir répéter la question, madame Sparrow, car M. Jeaniot s'assurait tout simplement que je ne m'étais pas endormi.

Mme Sparrow: Je voulais en savoir davantage sur votre programme d'achat d'actions par les employés et je me demandais si vous alliez mettre de côté un certain nombre d'actions ou bien avoir un prix d'achat spécial, ou encore comment vous alliez traiter vos employés. Je sais que mon collègue, le capitaine Johnson, aimerait enchaîner là-dessus, monsieur le président.

M. Whitelaw: Telle serait effectivement notre intention. Il faut toutefois que nous arrêtons les détails, mais nous pensons que puisque telle est la coutume au Canada et que nos employés ont démontré leur désir de participer à l'acquisition de la société, il faut leur donner la possibilité de le faire.

Mme Sparrow: Voulez-vous dire qu'ils méritent d'avoir le droit d'acheter une action spéciale, ou bien s'ils méritent que l'on mette un certain nombre d'actions de côté? Envisagez-vous une valeur moindre sur les actions des employés par rapport aux actions offertes au Canadien moyen?

M. Whitelaw: L'idéal serait d'avoir les deux, tout en tenant compte des limites de la loi, et bien entendu du bon sens lorsque nous parlons à nos conseillers en investissements. Afin de nous assurer qu'ils ont cette possibilité, nous aimerions en effet qu'il y ait une certaine répartition pour les employés, conforme à la pratique canadienne, et qu'un certain rabais soit prévu. Aucun chiffre n'a encore été arrêté, mais nous avons certainement l'intention de faire tout ce que nous pouvons pour nos employés.

M. Reid: Monsieur Taylor, je crois que vous étiez présent cet après-midi lorsque le professeur Lazar et Arthur Donner sont venus témoigner. Bien qu'ils aient parlé d'une sorte de fusion, je ne fais pas précisément référence aux décisions opérationnelles ou bien aux décisions de gestion rentables, je parle de la menace de fusions, et principalement de celles qui ont lieu de l'autre côté de la frontière des États-Unis. On a même avancé que dans un avenir prévisible, notre avenir prévisible, au moins une des trois compagnies aériennes actuelles au Canada disparaîtrait. Pourriez-vous faire des prévisions des quelques prochaines années et nous dire ce que vous pensez de cette soi-disant vague de fusion dans l'industrie des transports aériens?

[Texte]

Mr. C. Taylor: Mr. Reid, I would go back to something Mr. Jeaniot said just a few moments ago. If we look at the American situation—and everyone always seems to want to quote the U.S. experience, but I think we have to look at all parts of the U.S. experience—prior to deregulation in the U.S. something like 80% of the market in the U.S. was in the hands of about six to eight of the major carriers. In the early years of deregulation that broke down, and so there were a number of carriers involved, twice as many or three times as many as that. It has now come back almost to the point where it was, to where about six to eight U.S. carriers have about 80% of the market. So it is almost where it was at the beginning of deregulation.

↑

On the question of what Professor Lazar was talking about this afternoon, of what was going to happen in Canada, he was giving you his view and I will give you my view now, and they are both probably worth the same thing.

I think what eventually happens in Canada will be dictated by the degree to which the Canada-U.S. bilateral rights will structure themselves. As there is growth in those markets, it may very well stay at three carriers in Canada or maybe even go to four. I do not get as worried as Professor Lazar was this afternoon about the take-over of Canadian carriers by U.S. carriers because, first of all, there is the National Transportation Act and I think we have been fairly good in this country in maintaining our position in markets through legislation and the 25% control, which is exactly the same as what is in the U.S. I do not feel as optimistic, if you want to call it that, as Professor Lazar did that the U.S. will change that either.

So I do not get as worried about U.S. carriers coming in and buying up Canadian airlines while that 25% is there and while it is there on the other side. I think the question of how many carriers there will be in Canada—we now have three—will be dictated by the extent to which Canadian carriers can be competitive, as Mr. Jeaniot said earlier, and be able to compete in markets.

Certainly, where we had been able to have the direct routes into major markets non-stop, as we say, between Canada and California, Canada and Miami, we can do a better job against the U.S. carriers than they can do against us. We do not fear U.S. competition at all. If we feared U.S. competition, then I would worry about some of the things Professor Lazar was forecasting. But as Mr. Jeaniot said, we can compete against the foreign carriers, and I see nothing in the future that is going to change that.

Mr. Reid: Mr. Taylor, since Mr. Lazar indicated that these 10% and 25% quantity limitations were not written

[Traduction]

M. C. Taylor: Monsieur Reid, j'aimerais revenir sur ce qu'a dit M. Jeaniot il y a quelques instants. Si nous regardons la situation américaine—et il semble que tout le monde veuille faire allusion à l'expérience des États-Unis; je crois que nous devons nous pencher sur tous les aspects de l'expérience américaine—nous nous apercevons qu'avant la déréglementation dans ce pays, quelque 80 p. 100 du marché américain était entre les mains d'environ six à huit des principaux transporteurs. Au cours des premières années de la déréglementation, on a pu compter un certain nombre de transporteurs, en fait deux fois ou même trois fois plus. La situation est telle aujourd'hui qu'environ six à huit transporteurs américains contrôlent près de 80 p. 100 du marché. On se retrouve presque en fait à la situation qui prévalait au début de la déréglementation.

Le professeur Lazar vous a donné, cet après-midi, son point de vue sur ce qui se passera au Canada; je vais moi aussi vous donner mon point de vue, et l'un vaut probablement l'autre.

Je crois que ce qui se passera au Canada sera dicté par la mesure dans laquelle les droits bilatéraux canado-américains seront structurés. Étant donné la croissance de ces deux marchés, il se pourrait très bien que l'on ait toujours trois transporteurs au Canada, ou bien quatre. Je ne suis pas aussi inquiet que le professeur Lazar l'était cet après-midi à propos de la prise de contrôle des transporteurs canadiens par des transporteurs américains car, tout d'abord, nous avons la Loi nationale sur les transports et je pense que nous avons su maintenir notre position sur les marchés par le biais de la loi et du contrôle des 25 p. 100, ce qui est exactement la même chose qu'aux États-Unis. Je ne suis pas aussi optimiste, si c'est ainsi que vous voulez le qualifier, que le professeur Lazar, selon lequel les États-Unis changeront cela.

Je ne m'inquiète donc pas autant que lui de voir les transporteurs américains venir acheter des compagnies canadiennes tant que cette clause des 25 p. 100 existera, et qu'elle existe également de l'autre côté. Je crois que c'est en fait la position concurrentielle des transporteurs canadiens qui nous permettra de savoir combien nous aurons de transporteurs au Canada—nous en avons actuellement trois—comme l'a d'ailleurs dit M. Jeaniot un peu plus tôt.

Il est certain que là où nous avons pu avoir des destinations directes sur des importants marchés «non-stop», c'est ainsi qu'on les appelle, entre le Canada et la Californie, le Canada et Miami, nous pouvons faire un bien meilleur travail que les transporteurs américains. Nous ne craignons aucunement la concurrence américaine. Si tel était le cas, je m'inquièterais alors de ce qu'a prévu le professeur Lazar. Toutefois, comme l'a dit M. Jeaniot, nous pouvons entrer en concurrence avec les transporteurs étrangers, et je ne vois rien à l'horizon qui pourrait modifier cela.

M. Reid: Monsieur Taylor, puisque M. Lazar a indiqué que ces limites de 10 p. 100 et 25 p. 100 ne sont pas

[Text]

in stone, with the Competition Act, the National Transportation Act and the bill itself, is there anything more we can do to continue the Canadianization of the air industry without threat of that kind of American take-over?

Mr. C. Taylor: Mr. Reid, I think the two provisions you have referred to in the current bill, which is the 10%. . . As was mentioned this afternoon, there is no way United Airlines could buy 25% of the shares of Air Canada because the 10% rule applies to foreign shareholders as well as it does domestic shareholders. There are provisions in the bill to inhibit the consolidation of shareholding blocks. So I feel quite comfortable. When we say nothing is written in stone, I guess the only tablets of stone were ones that came down off the mountain a few centuries ago, and the only tablets we have are the tablets you people create through legislation. I feel quite comfortable with the legislation you are creating.

• 2030

Mr. Reid: I may be trespassing here, but I want to start with a request that you tell us more about the employee share purchase plan. That has been touched on already, so let me put it to you in this way. How do you see the application of the limitation of 10% to a consortium or association of employees purchasing shares in Air Canada?

Mr. C. Taylor: I think the same provisions apply. In other words, the 10% limit applies whether they are domestic shareholders en masse, whether they are employees, or whether they are foreign, either employees or non-employees. So the 10% applies.

Mr. Reid: The 10% would then apply to the employee group that appeared before us this afternoon.

Mr. C. Taylor: I am not sure they were talking about buying shares in a block. I believe they were talking about the ability to buy as individuals, not as a block.

Mr. Reid: On an earlier occasion the legal adviser to the Transport department pointed out that the board of directors would be obliged to act under the Canada Business Corporations Act, which in itself says they must always act in the best interests of the corporation they are serving at that time as members of the board. Would you elaborate on that? First of all, would the election of the directors take place at an annual meeting of the corporation in the ordinary course under the Canada Business Corporations Act?

Mr. C. Taylor: There will be two levels of appointments of directors as we make the transition. One will be the directors who are appointed now and will be appointed to carry the company into privatization and to come under the Canada Business Corporations Act. Then clause 6, I

[Translation]

coulées dans le béton, étant donné la Loi sur la concurrence, la Loi nationale sur les transports et le projet de loi lui-même, y a-t-il autre chose que nous pouvons faire pour poursuivre la canadienisation de l'industrie aérienne sans qu'il y ait la menace d'une prise de contrôle américaine?

M. C. Taylor: Monsieur Reid, je crois que les deux dispositions dont vous avez parlé et qui figurent dans l'actuel projet de loi, soit les 10 p. 100. . . Tel que vous l'avez indiqué cet après-midi, il est impossible qu'United Airlines puisse acheter 25 p. 100 des actions d'Air Canada, car la règle des 10 p. 100 s'applique aux actionnaires étrangers ainsi qu'aux actionnaires canadiens. Il existe des dispositions dans le projet de loi qui interdisent la fusion de blocs d'actions. Donc, tout ceci ne me gêne pas. Lorsque nous disons que rien n'est coulé dans le béton, je crois que les seules choses qui sont vraiment inscrites dans la pierre sont celles qui nous ont été données il y a plusieurs siècles, par qui vous savez, et celles que vous créez par le biais de textes de loi.

M. Reid: Peut-être vais-je aller trop loin, mais j'aimerais que vous nous en disiez davantage sur le programme d'achat d'actions par les employés. On en a déjà parlé, c'est pourquoi je voudrais vous poser la question sous cet angle-ci. Comment voyez-vous l'application de la limite des 10 p. 100 à un consortium ou bien à une association d'employés achetant des actions d'Air Canada?

M. C. Taylor: Je crois que les mêmes dispositions s'appliquent. En d'autres termes, la limite de 10 p. 100 s'applique qu'il s'agisse d'un grand groupe d'actionnaires canadiens, c'est-à-dire des employés, ou bien d'actionnaires étrangers, qu'ils soient employés ou non.

M. Reid: Les 10 p. 100 s'appliqueraient donc au groupe d'employés qui s'est présenté devant nous cet après-midi.

M. C. Taylor: Je ne sais pas si ces personnes parlaient d'acheter des actions en bloc. Je crois qu'elles parlaient de la possibilité d'en acheter en tant que particulier, et non pas en groupe.

M. Reid: Le conseiller juridique du ministère des Transports a souligné auparavant le fait que les membres du conseil d'administration seraient dans l'obligation d'agir en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, qui précise qu'ils doivent toujours agir dans les meilleurs intérêts de la société qu'ils servent lorsqu'ils sont membres du conseil. Pouvez-vous nous en dire davantage là-dessus? Tout d'abord, l'élection des membres du conseil aurait-elle lieu à l'occasion d'une assemblée annuelle de la société en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes?

M. C. Taylor: Il y aurait deux niveaux de nominations de membres du conseil durant la transition. Il y aurait d'une part les administrateurs qui sont actuellement nommés et qui le seront pour amener la société à la privatisation et qui seraient ensuite assujettis à la Loi sur

[Texte]

think it is, provides that at the first shareholders' meeting, which assuming we were to do an issue this year would be in about May 1989, the new board of directors would all be up for election.

Mr. Reid: Would there be any distinction or difference between the 55% of the shares held by the Crown and the 45% allocated for public sale at the first issue, assuming no change is made in the bill at this time?

Mr. C. Taylor: The first issue is going to be a primary issue, or a treasury issue, with the funds all coming to the company to help us with its debt-equity ratio. So the government is not at this point selling any of its shares. So the shares it would hold after the first primary issue would still be the government's shareholding on its side. The new board of directors would then be elected by all the shareholders at that first shareholders' meeting in May 1989, including both the 45 and the 55.

Mr. Reid: So we come down to the control, 45:55, and I am looking at the employees wanting an opportunity, as they indicated strongly this afternoon, to participate in management by participating with a member of the board of directors. How long would it be before an employee group or any ordinary citizen would have a chance to take an effective part in the board of directors?

Mr. C. Taylor: We have said on other occasions that when the company becomes privatized, those of us at this table would like to see some way to have an employee representative on the board of directors. That is not an easy thing to achieve, because it is a question of whom that person represents and how you get that person elected to the board by the employees. But certainly it is our objective at this stage that some time in the early years of privatization we would find some way to have an employee representative on our board when we can find the right way to do it.

• 2035

Mr. Johnson: One thing that has surprised me, having sat on several legislative committees, is that neither the supporters of privatization nor those who are against it have so far put forward any amendments that might be made to the legislation. So I would like to ask Mr. Taylor or Mr. Jeannot: are you satisfied with the bill as it is? You have not put forward any amendments either.

Mr. C. Taylor: I would just have one amendment.

The Chairman: In all fairness, there will be amendments when we go to clause-by-clause consideration tomorrow. I have been apprised of some of those already from members of the opposition.

[Traduction]

les corporations commerciales canadiennes. Je crois que l'article 6 précise qu'à la première réunion des actionnaires, qui aurait lieu vers le mois de mai 1989 si nous procédions à une émission cette année, tous les postes des membres du conseil d'administration feront l'objet d'une élection.

M. Reid: Y aurait-il une différence quelconque entre les 55 p. 100 des actions détenues par l'État et les 45 p. 100 réservées à la vente publique lors de la première émission, en supposant qu'aucun changement ne soit apporté au projet de loi?

M. C. Taylor: Lors de la première émission, tous les fonds entrant ainsi dans la société nous aideront à modifier son coefficient d'endettement. Ainsi, le gouvernement ne vend pas, pour le moment, ses actions. Les actions qu'il garderait après la première émission seraient toujours la participation du gouvernement de son côté. Le nouveau conseil d'administration serait alors élu par tous les actionnaires lors de la première réunion des actionnaires en mai 1989, y compris les 45 p. 100 et les 55 p. 100.

M. Reid: Nous en arrivons donc à la question du contrôle, 45:55: je me penche maintenant sur la question des employés voulant avoir la possibilité, ainsi qu'ils l'ont indiqué fermement d'ailleurs cet après-midi, de prendre part à la gestion et d'avoir un membre au sein du conseil d'administration. Combien de temps faudra-t-il avant qu'un groupe d'employés ou un simple citoyen ait la possibilité de participer efficacement aux travaux du conseil d'administration?

M. C. Taylor: Nous avons déclaré à plusieurs reprises que lorsque la société sera privatisée, ceux qui sont assis à cette table aimeraient qu'il y ait un mécanisme permettant à un représentant des employés de siéger au conseil d'administration. Ce n'est pas là une chose facile à obtenir, car il faut savoir qui cette personne représente et comment la faire élire par les employés. Nous avons certainement l'intention de trouver dès les premières années de la privatisation un moyen d'avoir un représentant des employés à notre conseil, lorsque nous trouverons le bon moyen d'y parvenir.

M. Johnson: Je suis surpris de constater, puisque j'ai siégé à plusieurs comités législatifs, que ni les partisans de la privatisation, ni ses opposants ont avancé des amendements qui pourraient faire partie de la loi. J'aimerais donc demander à M. Taylor ou bien à M. Jeannot si le projet de loi, tel qu'il est, les satisfait? Vous n'avez pas, vous non plus, présenté d'amendements.

M. C. Taylor: J'aimerais simplement faire un amendement.

Le président: Pour être juste, il faut dire qu'il y aura des amendements lorsque nous étudierons le projet de loi, article par article, dès demain. J'ai déjà en ma possession des amendements avancés par les membres de l'opposition.

[Text]

Mr. Johnson: I am not talking about members of government. Usually witnesses appearing have recommendations to make for amendments and so on, but nobody has made any amendments, any effort to say that such-and-such is wrong in the legislation and to put forward amendments. I am surprised at that. So I take it for granted that even those who are against it do not have anything they want to add to or delete from the bill.

Mr. C. Taylor: Mr. Johnson, the only amendment I would like to make is an early effective date.

Mr. Johnson: According to the data on your corporation presented to us, you have investments ranging from 22% to 100% holdings in 14 other companies. Are all of these holdings profitable, or are some of them just investment merely to provide needed services to the parent company?

Mr. Jeaniot: Some of those are "developmental". For instance, when Pacific Western Airlines acquired CP Air we were left without any ability to tap the intra-Alberta and intra-B.C. market potential because the competition in these two provinces had just amalgamated. So the interest we acquired in Air B.C. was designed to provide an Air Canada presence in intra-west—to in fact provide some alternative competition between the smaller points and to ensure that people in the smaller cities of British Columbia and Alberta would have an alternate network to travel across Canada on Air Canada and throughout the world.

So an airline like Air B.C., whose role has been to develop rapidly as a competitive network, is basically a break-even kind of situation. The role they are pursuing at this point in time is really one of establishing a presence rapidly without losing any money. So they are not, for instance, contributing to profit. We expect them to be contributing to profit once they have reached their cruising speed, probably in about one year from now.

Other investments we have made—like we hold in Guinness Peat Aviation, for instance—have been quite profitable. It is a company that does a lot of trading of airplanes around the world, and we became involved initially because we had quite a few airplanes we hoped to dispose of back in the days when we had a DC-8 fleet. Of course an airline of good size is always in the process of disposing of airplanes, so it was opportune for us to have a foothold in a company that trades used airplanes and is in fact very profitable. So you have that kind of a range in our investments essentially.

Mr. Johnson: Mrs. Sparrow mentioned that I might have some questions to ask about employees shares in the company, and I mentioned this to the Deputy Prime Minister when he appeared as a witness here. I am thinking about Fishery Products International when they were privatized. They had put a block of shares aside, which they issued to their employees, based on the

[Translation]

Mr. Johnson: Je ne parle pas de membres du gouvernement. En général, les témoins qui comparaissent devant nous ont des recommandations à faire en faveur d'amendements, mais ici, personne n'en a fait, personne n'a dit que tel ou tel passage n'est pas bon. J'en suis surpris. J'en déduis donc que même ceux qui y sont opposés ne veulent rien ajouter au projet de loi ou rien lui ôter.

M. C. Taylor: Monsieur Johnson, le seul amendement que j'aimerais apporter est tout simplement une date d'entrée en vigueur antérieure à celle qui est prévue.

M. Johnson: D'après les données que votre société nous a présentées, vous avez des investissements s'échelonnant entre 22 p. 100 et 100 p. 100 des titres de quatorze autres sociétés. Ces valeurs sont-elles toutes rentables, ou bien s'agit-il tout simplement d'investissements pour offrir des services nécessaires à la société mère?

M. Jeaniot: Certains de ces investissements sont plutôt à des fins de «développement». Par exemple, lorsque Pacific Western Airlines a pris possession de CP Air, nous ne pouvions pénétrer sur le marché de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, car nos concurrents dans ces deux provinces avaient opéré une fusion. Ainsi, les intérêts que nous avons acquis dans Air B.C. avaient pour objectif de donner à Air Canada une présence dans l'Ouest, en fait, cet objectif était d'offrir une autre concurrence entre les plus petits points et de s'assurer que la population des plus petites villes de la Colombie-Britannique et de l'Alberta pourrait faire appel à un autre réseau pour voyager au Canada, à bord d'Air Canada, et partout dans le monde.

Ainsi, une compagnie aérienne comme Air B.C., dont le rôle a été de se développer rapidement comme réseau concurrentiel, cherche en fait à atteindre le seuil de rentabilité. Le rôle recherché à l'heure actuelle est d'établir rapidement une présence sans perdre d'argent. Elle ne participe donc pas aux profits; elle devra y participer lorsqu'elle atteindra sa vitesse de croisière, dans un an environ.

Les autres investissements que nous avons faits—par exemple, dans «Guinness Peat Aviation»—ont été plutôt rentables. Il s'agit d'une société qui fait le commerce d'appareils partout dans le monde; nous y avons pris part car nous avions pas mal d'appareils dont nous désirions nous débarrasser, à l'époque où nous avions une flotte de DC-8. Bien entendu, une compagnie aérienne de bonne taille cherche toujours à se débarrasser d'appareils, c'est pourquoi nous avons jugé qu'il serait bon pour nous d'avoir un intérêt dans une société qui fait le commerce d'appareils usagés et qui est, en fait, très rentable. Voilà donc un peu de quoi retournent nos investissements.

M. Johnson: M^{me} Sparrow a indiqué que j'aurais peut-être certaines questions à poser à propos des actions des employés dans la société, et j'en ai parlé au vice-premier ministre lorsqu'il s'est présenté comme témoin. Je pense à «Fishery Products International» à l'époque où cette société a été privatisée. Cette société avait mis de côté un groupe d'actions qu'elle a ensuite émises à ses

[Texte]

number of years of service they had. In other words, somebody working there on a low salary but who had served 30 years with the previous company naturally received a greater number of shares than somebody who had worked for the company for only a couple of years in the high salary bracket. I was wondering if perhaps there might be a block of shares put aside in addition to what the employees would be able to purchase once the share issue goes on the public stock market.

• 2040

• **Mr. Jeaniot:** This is an excellent suggestion. At this point we have not finalized the question of the employee shares, but a lot of alternatives are being looked at. As Mr. Whitelaw was indicating earlier, in the context of what is possible in Canada, what is desirable to do, we want to make sure we privilege our employees and we want to make sure we do it in a fashion that is compatible with the investment community. Examples such as Fishery Products International and others are being looked at by advisers and our own human resources people. It is our hope that we will be able to privilege our employees, both in the price and the blocks that are put aside.

Mr. Johnson: So there is nothing that would prevent a group of employees from having an investment company of their own to purchase a block of shares up to a maximum of 10%.

Mr. Jeaniot: I guess not. It would seem quite feasible that a syndicate of employees would group together and buy up to 10%.

Mr. Johnson: I believe there was with FPI a block of shares put aside which had a certain value placed on it, at the price that the shares were worth when they were issued. They could purchase these for a certain number of years after the company was privatized. In other words, I guess it was an incentive for those people to make the company more attractive. Naturally, if the shares rose in value they could buy them at a predetermined rate. If they went on the market at, say, \$12.50 a share and then three years down the road they were worth \$24, the people working for the company would be able to buy that block at the value of the shares when they were first put on the market.

Mr. C. Taylor: Our people, Captain Johnson, are looking at the Fishery Products. They are also looking at how all the employees share offerings were handled in the various British privatizations. Mr. Whitelaw's group is busily assembly all of that now and we will be discussing that again with the securities commissions, because we have to come within the framework of their rules as well.

Mr. MacLellan: Mr. Jeaniot, you mentioned that jets will stop flying to some cities. Essentially that will be the

[Traduction]

employés, en fonction du nombre d'années de service. En d'autres termes, une personne travaillant dans cette société touchant un faible salaire mais qui aurait 30 années d'ancienneté avec la société précédente a tout naturellement reçu un plus grand nombre d'actions qu'un employé ayant travaillé pour la société pendant quelques années seulement, dans la fourchette des salaires les plus élevés. Je me demande si l'on ne pourrait pas mettre de côté un groupe d'actions en plus de celles que les employés pourraient acheter lors de l'émission publique sur le marché.

M. Jeaniot: Il s'agit là d'une excellente suggestion. À l'heure actuelle, nous n'avons pas arrêté la question des actions des employés, mais nous nous penchons sur plusieurs solutions. Nous voulons nous assurer de privilégier nos employés et le faire d'une manière conforme à ce qui se fait dans le milieu, comme l'a d'ailleurs déjà indiqué M. Whitelaw. Nos conseillers et nos spécialistes des ressources humaines se penchent sur plusieurs exemples dont celui de Fishery Products International. Nous espérons pouvoir privilégier nos employés, que ce soit sur le plan du prix que celui des groupes d'actions que nous mettrons de côté.

M. Johnson: Autrement dit, rien n'empêchera un groupe d'employés d'avoir une société d'investissement bien à eux et d'acheter par le biais de ces sociétés un groupe d'actions représentant un maximum de 10 p. 100.

M. Jeaniot: En effet. Il est tout à fait possible qu'un groupement d'employés puisse acheter jusqu'à concurrence de 10 p. 100 d'actions.

M. Johnson: Je crois que dans le cas de FPI un certain nombre d'actions ont été mises de côté, représentant un certaine valeur, au prix que valaient les actions lors de l'émission. Les employés pourraient acheter ces actions pendant un certain nombre d'années une fois la privatisation de la société annoncée. Autrement dit, je crois qu'il s'agit là d'une invitation à rendre la société plus attraitive. Si les actions prennent de la valeur, les employés pourraient les acheter à un taux fixé à l'avance. Disons que les actions valent sur le marché 12.50\$, et que trois ans plus tard elles valent 24\$, dans ce cas les personnes qui travaillent pour la société seraient en mesure d'acheter ce groupe d'actions à la valeur qui était la leur lors de la première émission.

M. C. Taylor: Notre personnel, capitaine Johnson, se penche sur le cas de Fishery Products. Il s'intéresse également à la façon dont les offres d'actions aux employés ont été faites dans les divers cas de privatisation en Grande-Bretagne. Le groupe de M. Whitelaw recueille actuellement tous ces renseignements et nous en discuterons de nouveau avec la Commission des valeurs mobilières, car nous devons respecter ses règlements, bien entendu.

M. MacLellan: Monsieur Jeaniot, vous avez indiqué que des avions ne se rendront plus dans certaines villes.

[Text]

end of Air Canada's representation in that place, will it not? Will not the service then be carried on by the feeder airline? Will that mean that the Air Canada employees will either be transferred or laid off and employees for the feeder airline brought in to service reservations at a cheaper hourly rate?

• 2045

Mr. Jeaniot: In every city where we modified our presence in the past, I suppose Yarmouth and London are the last examples of that. The service was then being provided by smaller airplanes that could provide more frequencies, better frequencies and better service in general at more affordable prices. Of course in these cases a number of employees would become displaced.

Generally speaking, in the past we offered them employment elsewhere in the system. A number of them would relocate, but a number of them would not be able to relocate or would choose not to relocate, in which case the best possible separation package has been arranged. I think our record in this area is pretty good compared to the industry in general. I think it is probably second to none.

Mr. MacLellan: Would you admit that any compensation package you could offer would be cold comfort to someone who has worked for 25 or 30 years in the community and then is asked to either transfer, lose their job or work for the feeder airline at \$8 an hour less? In the smaller communities, as I am sure you would agree, on the average you have employees with higher seniority than you do in the larger areas where you have a greater turnover. Is that not correct?

Mr. Jeaniot: There is a lot of mobility among people of airlines. It is not unusual for people to find themselves in a lot of places, particularly when you work for an airline. A lot of our employees are accustomed to moving, and that is not unusual.

Mr. MacLellan: Passenger agents would not be if they had spent 25 years in that particular community. If you have to operate a feeder airline, you are saving a great deal of money on the smaller plane. You might say the service is just as good, but I do not agree. For one thing you do not have loading bays.

In Halifax the Air Nova planes are lined up like ducks in a pond and are going out five minutes apart. Patients from Victoria General Hospital are asked to walk down the hall, go down the stairs and then board. They get to the ground-level door and find there is a plane leaving. They cannot go out and they have to stand around for 10 or 15 minutes without even a place to sit. That is not equivalent service. A great deal has to be taken into consideration that I do not think has been taken into consideration. I think the employees are part of it.

[Translation]

Autrement dit, Air Canada ne sera plus représentée dans ces villes, n'est-ce pas? Le service sera-t-il alors assuré par la ligne d'apport? Cela signifie-t-il que les employés d'Air Canada seront soit mutés soit mis à pied, et que les employés de la ligne d'apport seront embauchés afin d'assurer des services à des tarifs horaires moins élevés?

M. Jeaniot: Dans toutes les villes où nous avons modifié notre présence par le passé. Je suppose que Yarmouth et London en sont les derniers exemples. Le service était alors assuré par de petits avions qui pouvaient offrir un plus grand nombre de vols, une meilleure répartition des vols et un meilleur service en général à un coût plus abordable. Bien sûr, dans ces cas, un certain nombre d'employés sont déplacés.

Règle générale, par le passé, nous leur avons offert de l'emploi ailleurs dans le réseau. Certains d'entre eux ont choisi d'être mutés, mais d'autres ne pouvaient pas être mutés ou n'ont pas choisi de le faire, auquel cas nous avons mis au point le meilleur programme de cessation d'emploi possible. Je crois que, dans ce domaine, nous faisons assez bonne figure par rapport à l'industrie en général. Nous sommes probablement sans égal.

M. MacLellan: Admettriez-vous que, peu importe la largesse du programme d'indemnisation, il sera toujours une mince consolation pour celui qui a travaillé 25 ou 30 ans dans la collectivité et à qui on demande d'accepter une mutation, de perdre son travail ou de travailler pour la ligne d'apport à \$8 l'heure de moins? Dans les petites collectivités, en moyenne, vous avez des employés dont l'ancienneté est plus grande que dans les grands centres, où le roulement est plus élevé, n'est-ce pas?

M. Jeaniot: Il y a beaucoup de mobilité chez les employés des transporteurs aériens. Il n'est pas inhabituel de travailler à plusieurs endroits, en particulier quand on est au service d'un transporteur aérien. Beaucoup de nos employés sont habitués à déménager, ce n'est pas inhabituel.

M. MacLellan: Les agents préposés aux passagers ne le seraient pas s'ils avaient passé 25 ans dans une collectivité en particulier. Les lignes d'apport épargnent beaucoup grâce aux petits avions. Vous pouvez dire que le service est tout aussi bon, mais je ne suis pas d'accord. Par exemple, il n'y a pas de quais de chargement.

A Halifax, les avions de Air Nova sont alignés comme des canards dans une mare et s'envolent toutes les cinq minutes. On demande aux patients de l'Hôpital général Victoria de marcher jusqu'au bout de la salle d'attente, de descendre les escaliers, puis de monter à bord de l'avion. Ils se retrouvent au rez-de-chaussée et s'aperçoivent qu'un avion est en train de décoller. Ils ne peuvent sortir et doivent rester debout pendant 10 ou 15 minutes, sans même pouvoir s'asseoir quelque part. Ce n'est pas un service équivalent. Il faut considérer beaucoup de facteurs qui n'ont pas été considérés à mon avis. J'estime que les employés sont un de ces facteurs.

[Texte]

Mr. Jeaniot: I am sure there are wheelchair arrangements for patients, but the growth of a feeder airline still has to do some adjusting as the process develops.

When you consider what the clients want, Mr. MacLellan, I would suggest to you that the majority of clients want frequency out of a place and fast connections to a various network. The only way to ensure it at a reasonable price is to have smaller airplanes that fit the bill. I do not think to put one hope on one DC-9, which may not look like a DC-9 five years from now and may be replaced by a totally different airplane, is the kind of view that the service should be providing in the future.

Mr. MacLellan: I am not quarreling with you, sir. I agree with you. Frequency of service is very important. It has pleased many people and I think it is good. I think it can be achieved without problems to the travelling public and unfair treatment of employees. I think you would agree that there is some of that. I hope you will look into it as a company and I would appreciate it if you would.

Mr. Jeaniot: This is one of our greatest concerns. Our desire to minimize the effect on employees has always been there.

Mr. MacLellan: Mr. Taylor, you mentioned the share issue. In his press release the Deputy Prime Minister stated that 45% of the shares were going to be issued in the first offering. Nothing in the bill says that. In your first share offering, do you feel bound to issue 45% of the shares, or less, or more, or do you feel this is not even a guideline? What do you feel you are bound by, in the 45% figure?

• 2050

Mr. C. Taylor: I think this is the guideline, to use your term, Mr. MacLellan. I think the question again comes back to what the market can carry in Canada, because this is going to be a fairly large issue in Canada. The legislation is very clear in that there is the provision for 100% there, and certainly as we come up to the issue and see what the market will bear, the first issue, being a treasury issue, is the right way to do it for us at this particular time, where we need equity. But then the door is open beyond that, either to do another primary issue or a secondary issue, when the market will take it.

Mr. MacLellan: There is a surplus in the pension plan, and if I am not mistaken, as a company Air Canada put less into the pension plan in recent years than have the employees. How much of a surplus is in the pension plan at the present time?

[Traduction]

M. Jeaniot: Je suis convaincu que des chaises roulantes peuvent être mises à la disposition des patients, mais la croissance d'une ligne d'apport est telle qu'il faut encore s'adapter à mesure que le processus se développe.

Quand vous considérez ce que veulent les clients, monsieur MacLellan, je dirais que la majorité des clients veulent des vols fréquents et des correspondances rapides avec un réseau varié. La seule façon d'y arriver à un prix raisonnable consiste à recourir à de petits avions, qui satisfont ces exigences. Je ne crois pas que placer ses espoirs dans un DC-9, qui peut ne pas ressembler à un DC-9 dans cinq ans et qui peut-être sera remplacé par un appareil tout à fait différent, correspond au genre de vision qu'il faut avoir du service à assurer à l'avenir.

M. MacLellan: Je ne dis pas le contraire, monsieur. Je suis d'accord avec vous. La fréquence du service est très importante. Elle plaît à bien des gens, et je crois que c'est bien. Elle peut être assurée sans problème pour les passagers et sans un traitement injuste des employés. Vous conviendrez avec moi que c'est là que le bât blesse un peu. J'espère que vous examinerez la question en tant que société et je vous saurais gré de le faire.

M. Jeaniot: C'est l'une de nos plus grandes préoccupations. La volonté de réduire les effets sur les employés a toujours existé chez nous.

M. MacLellan: Monsieur Taylor, vous avez parlé de la question des actions. Dans son communiqué, le vice-premier ministre a déclaré que 45 p. 100 des actions seraient émises à la première offre. Il n'y a aucune disposition en ce sens dans le projet de loi. Dans votre première offre d'actions, vous sentez-vous tenus d'émettre 45 p. 100 des actions, ou moins, ou davantage, ou pensez-vous que ce n'est même pas une ligne directrice? Vous sentez-vous liés par le taux de 45 p. 100?

M. C. Taylor: Je pense que c'est une ligne directrice, pour reprendre votre expression, monsieur MacLellan. Là encore, la question revient à ce que le marché peut absorber au Canada, parce qu'il s'agira d'une assez grosse émission au Canada. La loi est très claire; elle prévoit que toutes les actions devront être émises. Quand nous approcherons de la date de l'émission, nous verrons ce que le marché peut absorber à la première émission, cette émission étant une émission du Trésor, ce qui est la bonne façon de procéder à cette occasion puisque nous avons besoin de financement. Mais par la suite, la porte est ouverte. Nous pouvons lancer une autre émission primaire ou une émission secondaire, quand le marché sera prêt à l'accepter.

M. MacLellan: Il y a un excédent dans la caisse de retraite, et si je ne m'abuse, en tant que société, Air Canada y a versé ces dernières années des contributions inférieures aux cotisations des employés. A combien se chiffre l'excédent de la caisse de retraite à l'heure actuelle?

[Text]

Mr. C. Taylor: I am going to turn this one over to Mr. Whitelaw again, because I would simply raise the question as to whether or not there is a surplus in the pension plan.

Mr. Whitelaw: There is not, and there has never been, an actuarial surplus in the Air Canada pension fund. There is presently about a \$127 million actuarial deficiency. So this is a separate question from the way Air Canada funds its responsibilities vis-à-vis the pension plan. It is true we vary our contributions. We have never taken money out of the pension plan to fund the company's portion of the payment, but we do vary our contribution each year, based on the valuations, which is the normal procedure for any defined benefit plan.

Mr. MacLellan: The company has been running publicity or a promotion program for privatization among its employees, and I understand this has been at the cost of about \$1 million. Is this correct?

Mr. Jeaniot: No. We have been running a communication program to inform our employees, and the cost is not anywhere near these numbers.

Mr. MacLellan: I just want to get back to Mr. Taylor again, on the actual funding of the planes, and that there has not been a draw down from the government for about 27 years. With a certain amount of equity from the federal government, could this purchase of the planes have been financed? I think you said it could. Was this considered? Did you have a plan for the financing of the planes, if you had not received permission and had this bill not been implemented for the privatization?

Mr. C. Taylor: We have a long-range re-equipment program that stretches out, as I said, over the next 10 to 15 years. This is in stages. The first major stage is about to be undertaken with the replacement of the 727s. The question was how to finance that first stage. This is where the question of equity arises, and the question of the numbers quoted in the press.

Yes, we could have funded one of those stages, but we certainly could not have funded stage two, stage three and stage four. So you have to start in any good financing responsible way, knowing how you are going to do the second one, the third one and the fourth one, before you do the first one.

Mr. MacLellan: You must have felt at the end of July last year, when the privatization fell through, that a plan B was necessary. Did you develop one you could implement in the event privatization was not going to be?

Mr. C. Taylor: We always have a plan B, and it is usually a shrinking of plan A.

[Translation]

M. C. Taylor: Je demanderai à nouveau à M. Whitelaw de répondre, parce que je me demande s'il y a effectivement un excédent dans la caisse de retraite.

M. Whitelaw: Il n'y a pas, et il n'y a jamais eu d'excédent actuariaire dans la caisse de retraite d'Air Canada. Il y a actuellement un déficit actuariaire d'environ 127 millions de dollars. C'est donc une question distincte de celle qui touche la façon dont Air Canada assume ses responsabilités face à la caisse de retraite. Il est vrai que nos contributions varient. Nous n'avons jamais puisé à même la caisse de retraite pour financer la portion que doit assumer la société, mais nous varions nos contributions d'une année à l'autre, selon les évaluations, ce qui est la façon normale de procéder dans tout régime défini.

M. MacLellan: La société a lancé, à l'intention de ses employés, une campagne de publicité ou un programme de promotion en faveur de la privatisation de plus d'un million de dollars. Est-ce exact?

M. Jeaniot: Non. Nous avons lancé un programme de communications afin d'informer nos employés, et son coût est nettement en-deçà des chiffres que vous avancez.

M. MacLellan: Permettez-moi d'interroger M. Taylor à nouveau au sujet du financement des appareils. Il n'y a eu aucun tirage auprès du gouvernement depuis environ 27 ans. Si le gouvernement avait accordé un certain financement, cet achat d'appareils aurait-il pu être financé? Je pense que vous avez répondu par l'affirmative. Y a-t-on pensé? Aviez-vous un plan pour le financement des avions, si vous n'aviez pas reçu la permission et si ce projet de loi de privatisation n'avait pas été déposé?

M. C. Taylor: Nous avons un programme à long terme de remplacement du matériel, qui s'échelonne, comme je l'ai dit, sur les 10 ou 15 prochaines années. Il prévoit des étapes. La première grande étape sera entreprise bientôt et consistera à remplacer les *Boeing 727*. Nous nous sommes demandés comment financer cette première étape. C'est là qu'est survenue la question du financement et la question des chiffres cités dans la presse.

Oui, nous aurions pu financer l'une de ces étapes, mais nous n'aurions certainement pas pu financer la deuxième, la troisième et la quatrième. Il faut donc commencer le financement de manière responsable, en sachant comment financer la deuxième, la troisième et la quatrième étapes, avant d'entreprendre la première.

M. MacLellan: Vous devez avoir senti à la fin de juillet l'an dernier, quand la privatisation est tombée à l'eau, qu'un autre plan était nécessaire. Avez-vous élaboré un plan B que vous pourriez mettre en oeuvre si la privatisation ne se faisait pas?

M. C. Taylor: Nous avons toujours un plan B, qui est habituellement une contraction du plan A.

[Texte]

[Traduction]

• 2055

Mr. Orlikow: How many points that Air Canada used to service have you dropped, less the two Mr. Jeaniot just mentioned, London and one other?

Mr. Jeaniot: I suppose probably 25 points over the year. You think of Lethbridge, Medicine Hat, Moose Jaw, Kapuskasing, Brandon, Yorkton—a very large number of points. Some have been added over the years. For instance, we now fly to Charlottetown. I think of the network Trans-Canada Airlines over the years evolved with regional carriers. When we were the only game in town, I suppose we had the unique responsibility of developing that network. Then over the years regional airlines appeared and needed room to grow. In fact, we were under some directives at some time to pass on some of these points to these smaller carriers so they could grow.

Mr. Orlikow: In each of these places that you used to service there would have been a number of Air Canada employees—ticket agents, baggage handlers. When you leave that place and it is serviced by a regional carrier, several things. I suggest to, you happen. One, the employees who are no longer required by Air Canada at that point have an option: if they have seniority they can move to another centre. And if you were in London or in Sudbury and you had to move to Toronto, where the price of housing is such that I do not know who can afford to buy them, certainly nobody who works for Air Canada except maybe the senior officers—

Mr. Jeaniot: We have about 7,000 people in Toronto, sir.

Mr. Orlikow: Then the service is taken over by a regional carrier, all of whom pay substantially less in wages, salaries or benefits than Air Canada. Is that not a fact?

Mr. Jeaniot: I have not made a detailed comparison, but in general up to now we have certainly often been said to be the leader in wages and benefits in this country.

Mr. Orlikow: You pointed out that nobody would argue with you that frequency of flights is a very important factor—people like it, and that is very understandable—and that the regional carriers who do not use the big jets can provide that more frequent service. Is there any reason why Air Canada or your competitor could not have used smaller planes and provided more frequent service as the regional carriers are doing?

What I am saying to you is that essentially what has happened is that the airlines have wound up paying a lot less to the employees than they used to where the major airlines, yours or your competition, have withdrawn from the service.

Mr. Orlikow: Combien d'endroits qu'Air Canada avait l'habitude de desservir avez-vous abandonné en plus des deux que M. Jeaniot vient de mentionner, London et un autre que j'oublie?

M. Jeaniot: Probablement 25 au fil des ans. Vous pensez à Lethbridge, Medicine Hat, Moose Jaw, Kapuskasing, Brandon, Yorkton—un grand nombre d'endroits. Certains se sont ajoutés au fil des années. Ainsi, nous nous rendons maintenant à Charlottetown. Le réseau de Trans-Canada Airlines a évolué avec celui des transporteurs régionaux. Quand nous étions le seul transporteur aérien, je suppose que nous avions la responsabilité unique d'élargir ce réseau. Avec le temps, des transporteurs régionaux sont apparus et ont eu besoin de marge de manœuvre. De fait, nous avons reçu instruction à un moment donné de céder certaines de ces destinations aux petits transporteurs pour qu'ils puissent grandir.

M. Orlikow: A chacun de ces endroits que vous aviez l'habitude de desservir, il y avait des employés d'Air Canada—des préposés aux billets ou aux bagages. Quand vous quittez cet endroit et qu'il est desservi par un transporteur régional, je pense que toutes sortes de choses arrivent. L'une d'elles est que les employés dont Air Canada n'a plus besoin à ce moment-là ont un choix: s'ils ont de l'ancienneté, ils peuvent aller ailleurs. S'ils quittent London ou Sudbury pour aller à Toronto, où le prix des maisons est si élevé que je ne sais plus qui peut se permettre d'en acheter une, certainement pas quelqu'un qui travaille pour Air Canada, sauf peut-être les cadres supérieurs...

M. Jeaniot: Nous avons quelque 7,000 employés à Toronto, monsieur.

M. Orlikow: Alors le service est assuré par un transporteur régional, dont tous les employés reçoivent des traitements, des salaires et des avantages sociaux nettement moins intéressants que ceux d'Air Canada. Exact?

M. Jeaniot: Je n'ai pas effectué de comparaison détaillée, mais en général jusqu'ici, on a souvent dit que nous étions le chef de file au pays en ce qui concerne la rémunération et les avantages sociaux.

M. Orlikow: Vous avez souligné que personne ne contesterait que la fréquence des vols est un facteur important—cela plaît aux gens, ce qui est très compréhensible—et que les transporteurs régionaux qui ne se servent pas de gros avions à réaction peuvent assurer un service plus fréquent. Existe-t-il une raison pour laquelle Air Canada ou votre concurrent n'aurait pas pu se servir de petits avions et offrir un service plus fréquent, comme le font les transporteurs régionaux?

Autrement dit, ce qui est arrivé, essentiellement, c'est que les transporteurs aériens ont fini par verser beaucoup moins aux employés que ce que versaient les grands transporteurs, vous ou votre concurrent, quand vous avez cessé d'offrir le service.

[Text]

Mr. Whitelaw: It might interest the committee to know that starting rates of pay amongst Air Canada's connector carriers are all higher than the Air Canada rate in the kinds of categories we have been talking about today—I have particularly passenger agents in mind—with one exception, and that carrier is 1¢ per hour lower than Air Canada.

It is correct that our top rate is higher than the rates of those carriers, but it is not twice as much and three times as much. The connector carriers run, in this category, between \$11 and \$13 per hour; our top rate, as you heard from Cheryl this morning, is approximately \$14 per hour, so there is a gap at the top rate, and that is quite right, but it is not this monumental twice as much that has kind of been assumed.

• 2100

Mr. Orlikow: Do you have or can you get us any figures on the number of Air Canada employees who, when their location was closed out, transferred and how many left the service of the company when that close-up happened?

Mr. Whitelaw: Particularly on the recent examples, I think we could quite readily identify how many chose to retire or leave the company with a separation package, how many transferred to another Air Canada location, and how many caught on with the other carrier.

Mr. Orlikow: If Air Canada is to continue to be competitive with other airlines in Canada or the United States, is it not a fact that you are likely to close up more points or to close up services or to consolidate some of the services so that Professor Lazar's estimate that there would be a substantial loss in the number of jobs—15% to 20%—is not far out?

✕ **Mr. Jeaniot:** I think the only way to ensure that we earn a job is to be competitive. In a deregulated environment there is no protections for Air Canada employees except their ability to be competitive. Our hope is to be efficient enough to continue to improve our efficiency and to find areas of growth. As we gain efficiency it does not lead necessarily to job reductions. If you find more areas of growth, then you keep going.

We are in a very different environment today from the one we used to operate in 10 years ago. It is one where adjustment is required or shrinkage is inevitably going to follow. If a company is subject to market forces and is not competitive, then you will simply lose your place in the market. We are not concerned with this. We believe that we are competitive and we believe that we can be even more competitive. This will continue to mean adjustments as we go along certainly.

[Translation]

M. Whitelaw: Le Comité sera peut-être intéressé de savoir que les taux de rémunération au niveau d'entrée dans les lignes d'apport sont plus élevés que ceux d'Air Canada pour toutes les catégories de postes dont nous avons parlé aujourd'hui—je pense particulièrement aux agents préposés aux passagers, à une exception près, et ce transporteur verse 1¢ de moins l'heure qu'Air Canada.

Il est vrai que les taux de rémunération à l'échelon le plus élevé sont plus élevés, mais pas le double ni le triple. Dans cette catégorie, les lignes d'apport versent entre 11\$ et 13\$ l'heure, alors que nous versons environ 14\$ l'heure, comme l'a mentionné Cheryl ce matin. Il y a donc un écart à l'échelon le plus élevé, mais pas cet écart monumental qui ferait passer la rémunération du simple au double, comme on a eu tendance à le supposer.

M. Orlikow: Avez-vous des chiffres ou pouvez-vous nous les trouver sur le nombre d'employés d'Air Canada qui, quand vos bureaux ont fermé, ont été mutés ou ont quitté la société?

M. Whitelaw: Dans le cas des exemples récents, nous pourrions déterminer rapidement combien d'employés ont choisi de partir à la retraite ou de quitter la société en profitant d'un programme d'indemnisation de cessation d'emploi, combien ont été mutés à un autre endroit desservi par Air Canada et combien ont été embauchés par l'autre transporteur.

M. Orlikow: Si Air Canada veut rester concurrentielle avec les autres transporteurs au Canada et aux États-Unis, n'est-il pas vrai que vous devrez probablement abandonner d'autres destinations ou cesser d'offrir les services ou consolider certains des services, de sorte que le professeur Lazar n'exagérerait pas en estimant que les pertes d'emplois seraient substantielles—de l'ordre de 15 à 20 p. 100?

M. Jeaniot: La seule façon d'assurer des emplois, c'est de rester concurrentiel. Dans un cadre déréglementé, les employés d'Air Canada n'ont aucune protection sauf leur capacité de rester concurrentiels. Nous espérons être assez efficaces pour continuer d'améliorer notre efficacité et pour trouver d'autres secteurs de croissance. Une efficacité accrue ne signifie pas nécessairement une diminution des emplois. Quand on trouve d'autres secteurs de croissance, on continue de progresser.

Nous nous retrouvons actuellement dans une conjoncture bien différente de celle dans laquelle nous fonctionnions il y a dix ans. Il faut s'adapter sinon une contraction suivra inévitablement. Toute entreprise qui est soumise aux forces du marché et qui n'est pas compétitive perd sa place sur le marché. Nous nous soucions de cet aspect. Nous croyons être compétitifs et nous croyons pouvoir l'être davantage. Il continuera d'en résulter certainement des adaptations, à mesure que nous avancerons.

[Texte]

Mr. C. Taylor: Mr. Orlikow, I think it might be well to mention that if you go into Terminal 2 in Toronto on any given night, or Mirabel on any night, you will see literally hundreds of Air Canada people handling other airlines. This is because we are competitive in productivity and price and we can go out... all of the carriers that operate out of Terminal 2 are handled by Air Canada people. That is job creation. We know that we are competitive in productivity and we are competitive in cost. We can go out and bid and get those contracts. That is creating literally hundreds of Air Canada jobs.

Mr. Orlikow: It may create more jobs, but the point I am making, which you do not dispute, is that in the process of competing—and you have no choice but to be competitive—it means that a substantial number of employees, many of whom have had long years of service, get squeezed out because they cannot, at their age, move to Toronto, Montreal, Halifax or Vancouver.

I want to ask some questions about the limits on ownership. When we talk about no individual group owning more than 10% of the shares, we are not talking about 10% of the whole company; we are not talking about 10% of the 100%, but we are in fact talking about 10% of the 45% because the government has made it very clear that its 55% ownership will be operated in a passive way. Am I correct that we are talking about 10% of the 45% that will be offered to the private—

Mr. C. Taylor: When you take all of the shares of the company, other than the single shareholder, who will own, if we go for 45:55, if that is what the final number is, there will be some shareholders who can own 10% of the company, and there will be one shareholder who owns 55% of the company. There will be no foreign people who will own more than 25% of the company.

• 2105

Mr. Orlikow: So we are talking about 10% of the 45% that is involved in making decisions.

The Chairman: Just a minute. I am getting confused. Mr. Taylor, you said there would be one shareholder, assuming it is a 45%:55% split, who would own 55% of the company, and another shareholder might own 10% of the company, not 10% of 45% or 4.5%. Is it 4.5% or 10% in your understanding that Joe Jones can buy?

Mr. D. Groom (Executive Vice-President and Chief Financial Officer, Air Canada): The legislation, as presently drafted, provides for 10% of the 45%. So any shares that are not held by the government, that is the limit.

The Chairman: The terminology I think Mr. Taylor inadvertently used was 10% of the company, which is not correct. It is really 4.5% of the company that we are talking about.

[Traduction]

M. C. Taylor: Monsieur Orlikow, je crois utile de mentionner que si vous alliez au Terminal 2 à Toronto ou à Mirabel n'importe quel soir de la semaine, vous verriez des centaines d'employés d'Air Canada s'occuper des autres transporteurs. C'est parce que nous sommes concurrentiels quant à la productivité et aux prix que nous pouvons... tous les autres transporteurs qui se retrouvent au Terminal 2 font appel aux services d'Air Canada. Voilà de la création d'emplois. Nous savons que notre productivité et nos prix sont concurrentiels. Nous pouvons faire des offres et décrocher les contrats. Nous créons ainsi des centaines d'emplois à Air Canada.

M. Orlikow: Vous créez peut-être des emplois, mais mon argument, que vous ne contestez pas, est que vos efforts pour être concurrentiels—et vous n'avez pas d'autre choix que de l'être—signifient qu'un nombre important d'employés, dont beaucoup ont de nombreuses années de service, se font rejeter parce qu'ils ne peuvent pas, à leur âge, déménager à Toronto, Montréal, Halifax ou Vancouver.

Je voudrais poser quelques questions sur les limites de la propriété. Quand on dit qu'aucun groupe ne peut posséder plus de 10 p. 100 des actions, on ne parle pas de 10 p. 100 de l'ensemble de la société; on ne parle pas de 10 p. 100 des 100 p. 100, mais de 10 p. 100 de 45 p. 100, parce que le gouvernement a indiqué clairement que sa part de 55 p. 100 restera celle d'un associé passif. Ai-je raison de dire que nous parlons de 10 p. 100 des 45 p. 100 qui seront offerts sur le marché privé?

M. C. Taylor: Si nous prenons toutes les actions de la société autres que celles de l'actionnaire principal, si nous retenons la proportion de 45:55, en supposant qu'il s'agisse du chiffre final, des actionnaires pourront posséder 10 p. 100 de la société, et il y aura un actionnaire qui possèdera 55 p. 100 de la société. Aucun étranger ne pourra posséder plus de 25 p. 100 de la société.

M. Orlikow: Nous parlons de 10 p. 100 des 45 p. 100 dont les propriétaires prendront les décisions.

Le président: Un instant. Je n'y vois plus clair. Monsieur Taylor, vous dites qu'il y aurait un actionnaire, en supposant que la répartition soit de 45 p. 100 et 55 p. 100, qui posséderait 55 p. 100 de la société, et qu'un autre actionnaire pourrait posséder 10 p. 100 de la société, pas 10 p. 100 des 45 p. 100, soit 4,5 p. 100. Selon vous, est-ce 4,5 p. 100 ou 10 p. 100 que Joe Jones peut acheter?

M. D. Groom (vice-président général, Finances, Air Canada): Le projet de loi, tel qu'il est rédigé actuellement, prévoit que le plafond sera de 10 p. 100 des 45 p. 100. Autrement dit, pour les actions qui n'appartiennent pas au gouvernement, c'est la limite.

Le président: M. Taylor a parlé, par inadvertance de 10 p. 100 de la société, ce qui est incorrect. Il s'agit en réalité de 4,5 p. 100 de la société.

[Text]

Mr. C. Taylor: That is right, on the first issue.

Mr. Orlikow: I want to ask a supplementary question to one that Mr. MacLellan asked. Is it not true that there was a desire on the part of Air Canada to withdraw some \$40 million to \$45 million from the pension fund? It was reported recently. That would not be unusual, given the kind of thing that Conrad Black did when he wound up the Dominion stores ownership. I believe the pension money in fact belongs to the pensioners and the present employees, because in fact it is a form of deferred wages, and no company should be permitted to withdraw money from the pension fund.

Mr. Whitelaw: We have never done so. We have not had any plans to do so. In fact, it would be impossible because there is a deficiency, and it is only when a plan is fully funded and indeed when there is a buffer—which in Air Canada's case would be 25% of the liabilities of the fund under the the PBSA 1985—that the company could even make an application to the department of financial institutions to make a withdrawal from the fund.

Should that happy day arrive, the employees would then be permitted, also under the law, to make their representations to the department of financial institutions and would have to be fully informed before the superintendent could decide to permit the company to take money from the fund, and even then it could only be down to maintaining that buffer, and 25% of our liabilities is \$400 million plus. So we certainly have not planned it, and it is very difficult to see how it ever might come to pass.

Mr. Minaker: Mr. Chairman, I do not often say this, but I thank Mr. Orlikow for raising that last question, because that is something I wanted clarified.

Mr. Taylor, in the second last paragraph of your opening remarks you said:

It is vitally important for the future of Air Canada that it be allowed the same level playing field as its competitors. This does not mean that we will take any less seriously our responsibilities both as a good employer and as a good corporate citizen.

I know you are a good employer, because in 1957-58 when the airlines were having trouble I think you laid off captains, but I also think you arranged for them to get jobs at airlines like Aer Lingus, Air Jamaica and so on. Regardless of privatization, or if you stayed the same way, you normally have to trim some of these positions if the economy dictates. Is it not correct that you have that policy now? Where possible, you get these employees jobs, or loan them out?

[Translation]

M. C. Taylor: C'est exact, pour ce qui est de la première émission.

M. Orlikow: Je voudrais poser une question supplémentaire à celle de M. MacLellan. N'est-il pas vrai qu'Air Canada souhaitait retirer quelque 40 à 45 millions de la caisse de retraite? C'est ce qu'on a entendu récemment. Ce ne serait pas inhabituel, vu ce qu'a fait Conrad Black quand il s'est départi des magasins Dominion. Je pense que les fonds de la caisse de retraite appartiennent aux retraités et aux employés actuels, parce qu'il s'agit en fait de traitements reportés et qu'aucune entreprise ne devrait être autorisée à puiser à même la caisse de retraite.

M. Whitelaw: Nous ne l'avons jamais fait. Nous n'avons nullement l'intention de le faire. En réalité, ce serait impossible parce qu'il existe un déficit et que c'est seulement lorsque la caisse est financée en entier et même qu'il y a une réserve—qui, dans le cas d'Air Canada, représenterait 25 p. 100 du passif de la caisse en vertu de la Loi sur la pension de la Fonction publique en 1985—que la société pourrait songer à demander au département des institutions financières de faire un tirage à même le fonds.

Si jamais ce jour devait arriver, les employés auraient alors le droit, en vertu de la loi également, de présenter leur point de vue au département des institutions financières et devraient être pleinement informés avant que le surintendant ne puisse décider de permettre à la société de retirer des fonds de la caisse, et même là, elle devrait maintenir la réserve de 25 p. 100 de notre passif, soit plus de 400 millions de dollars. Nous n'avons donc certainement rien prévu en ce sens, et il est très difficile de voir comment cela pourrait se produire.

M. Minaker: Monsieur le président, je ne fais pas souvent de déclarations de ce genre, mais je remercie M. Orlikow d'avoir soulevé cette dernière question, parce que c'est un point que je voulais faire éclaircir.

Monsieur Taylor, dans l'avant-dernier paragraphe de votre déclaration vous affirmez:

Il est crucial que nous soyons sur un pied d'égalité avec nos concurrents. Notre avenir en dépend. Cela ne suppose toutefois pas que nous prendrons avec moins de sérieux nos responsabilités de bon employeur et de bon citoyen.

Je sais que vous êtes un bon employeur, parce qu'en 1957-1958, époque où les transporteurs aériens étaient en difficulté, vous avez licencié des pilotes, mais vous vous êtes arrangés pour leur trouver un emploi chez des transporteurs comme Aer Lingus, Air Jamaica et ainsi de suite. Sans tenir compte de la privatisation, ou si vous restiez comme maintenant, vous devriez normalement éliminer certains de ces postes si la conjoncture économique le justifiait. N'est-il pas vrai que c'est votre politique actuellement? Dans la mesure du possible, vous trouvez un emploi à ces employés ou vous les prêtez?

[Texte]

[Traduction]

• 2110

Mr. C. Taylor: We have done a number of things, Mr. Minaker. In fact, far more recent than that, when there was a downturn, we co-operated with our labour unions to reduce work hours so that everybody could keep working. We have done a number of things like that.

Mr. Minaker: You could foresee that the new company would follow that type of policy, presumably to keep the morale and to keep that expertise that you presently have within your employees. Does that not make sense?

Mr. Jeaniot: Exactly. You have mentioned that the expertise that we have is the richness of the company. It is to our advantage to protect it and keep it. We will go a long way to ensure that people can either job-share or protect it in some fashion or another.

Mr. Minaker: If I understood you correctly, you said that when you trim, where possible you use attrition.

Mr. Jeaniot: It has been our policy. In various mechanization programs, automation programs, centralization programs, we have used attrition to the utmost to avoid disruption in our labour force.

Mr. Minaker: I would like you to repeat again, for Mr. Orlikow, that there is no intention of Air Canada to dip into the pension plan. That did concern me. It was mentioned this morning as a possibility. My understanding is that the law would not allow that unless there was a positive actuarial value to the fund. Is that correct?

Mr. Whitelaw: That is right; 25% over the obligations of the fund.

Mr. Minaker: You would have to find somewhere around \$527 million?

Mr. Whitelaw: We have to be in a surplus position of over \$400 million.

Mr. Minaker: Negative \$127 million, you say?

Mr. Whitelaw: Under.

Mr. Minaker: So you would have to stimulate \$527 million.

Mr. Whitelaw: That is right. There would have to be that improvement, and then there would have to be something above that to apply for.

Mr. Minaker: So that fear is groundless, regardless of whether you are private or Crown corporation.

Mr. Whitelaw: I cannot think of a better way to lose the fight we are in with our competition than to alienate the employees by beginning to do that kind of thing. I hope the other guy does.

M. C. Taylor: Nous avons pris diverses mesures, monsieur Minaker. De fait, plus récemment encore, quand il y a eu une récession, nous avons collaboré avec nos syndicats pour réduire les heures de travail afin que tout le monde puisse continuer à travailler. Nous avons pris diverses mesures de ce genre.

M. Minaker: Vous pourriez prévoir que la nouvelle société suive ce type de politique, présument pour maintenir le moral des employés et pour garder les compétences que vous avez actuellement au sein de votre personnel. N'est-ce pas logique?

M. Jeaniot: Certainement. Vous avez mentionné que les compétences dont nous disposons sont la richesse de l'entreprise. Il est à notre avantage de les protéger et de les maintenir. Nous ferons tout notre possible pour veiller à ce que les employés puissent partager leurs emplois ou les protéger d'une manière ou d'une autre.

M. Minaker: Si je vous ai bien compris, vous dites que quand vous éliminez des emplois, dans la mesure du possible, vous faites appel à l'attrition.

M. Jeaniot: C'est notre politique. Dans divers programmes de mécanisation, d'automatisation ou de centralisation, nous avons eu recours le plus possible à l'attrition afin d'éviter les perturbations au sein de notre personnel.

M. Minaker: J'aimerais que vous répétiez à nouveau, à l'intention de M. Orlikow, qu'Air Canada n'a nullement l'intention de retirer des fonds de la caisse de retraite. Cette question me préoccupe. On a mentionné ce matin que c'était une possibilité. Si je comprends bien, la loi vous l'interdirait, à moins que la valeur actuarielle de la caisse ne soit positive. Est-ce exact?

M. Whitelaw: C'est exact: 25 p. 100 en plus des engagements de la caisse.

M. Minaker: Vous devriez trouver environ 527 millions de dollars?

M. Whitelaw: Nous devons avoir un excédent de plus de 400 millions de dollars.

M. Minaker: Vous avez mentionné un déficit de 127 millions.

M. Whitelaw: Un déficit, c'est exact.

M. Minaker: Vous devriez donc trouver 527 millions de dollars.

M. Whitelaw: Vous avez raison. Il faudrait une telle amélioration et davantage avant que nous puissions demander à nous en servir.

M. Minaker: Cette crainte est donc sans fondement, que vous soyez une société d'État ou une société privée.

M. Whitelaw: Je ne saurais trouver de meilleur moyen de perdre la lutte que nous menons actuellement contre nos concurrents que de nous aliéner les employés en commençant à agir ainsi. J'espère que nos concurrents le feront.

[Text]

Mr. Reid: I want to assure our guests that there was not any collusion with respect to pensions. Mr. MacLellan and I had the opportunity of serving on a pension task force, and it is one of the things that concerns me as well.

I have before me the CAW publication that was made available to us this morning. One of the clauses says:

While Air Canada has not yet removed any surplus from the Pension Fund in 1986, for the first time management used pension surplus to fund its portion of the plan.

I take it that you have a different interpretation of that. It was almost a pun when you said earlier that Air Canada employees were a very mobile force. Is it not equally important that there be an appropriate pension plan in existence? One of the provisions of an appropriate pension plan is that it be clearly determined that the fund to which the employees and the company contributes for pension purposes is, once that contribution is made, no longer available to the company for corporate use. That is, in the event of a liquidation or otherwise. Is not now a good time to establish a pension fund that answers that very essential requirement of a realistic pension plan for its employees? I mean a mobile pension plan.

Mr. Whitelaw: What I have already described is the way the law puts a protection hedge, if you like, on the pension fund. And that is a very large hedge in the case of a pension plan the size of Air Canada's.

• 2115

If it is borne in mind that our plan is a defined benefit plan—the employees have a fixed amount of contribution they make, and the company is required to put in the amount of money that is required to guarantee the benefit—in the last 10 years that has been \$1.38 on the part of the company for every \$1 of employee contributions; something like \$435 million of company money to \$315 million of employee contributions. Might I suggest the hedges and the barriers that now exist are more than adequate protection for the claim that each and every employee has on the pension fund; and the law requires the company, should there be a surplus, to maintain enough to protect that against any future ups and downs of investments or any other changes that might occur. It is difficult to see why more obligations would be laid on any Canadian corporation than those required to protect the benefit; given, that is, the company's obligation to guarantee that benefit regardless of what happens to the fund or how well it performs.

It is our opinion that what the PBSA of 1985 did, and what applies equally to all defined benefit plans in the federal jurisdiction, is more than adequate to protect employees in this kind of plan. This is not a plan where

[Translation]

M. Reid: Je tiens à assurer nos invités qu'il n'y a eu aucune collusion au sujet de la caisse de retraite. M. MacLellan a eu l'occasion de participer à un groupe de travail sur les caisses de retraite, et cette question me préoccupe également.

J'ai devant moi la publication des travailleurs canadiens de l'automobile qu'on nous a remise ce matin. J'y lis notamment:

Même si Air Canada n'a pas encore retiré d'excédent de la caisse de retraite en 1986, pour la première fois, la direction s'est servie de l'excédent de la caisse pour financer sa portion du régime.

Je crois comprendre que votre interprétation est différente. Vous avez presque fait un calembour quand vous avez déclaré que les employés d'Air Canada sont une main-d'œuvre très mobile. N'est-il pas aussi important qu'il existe un régime de retraite approprié? L'une des dispositions d'un tel régime est qu'il soit clairement déterminé que les fonds versés par les employés et par la société à la caisse de retraite ne puissent plus être employés à d'autres fins par la société, c'est-à-dire en cas de liquidation ou autrement. Ne convient-il pas d'établir maintenant une caisse de retraite qui satisfasse cette exigence très essentielle d'un régime de retraite réaliste pour les employés? Je veux parler d'un régime de retraite mobile.

M. Whitelaw: Ce que j'ai déjà décrit est la façon dont la loi prévoit un garde-fou, si vous voulez, en ce qui concerne la caisse de retraite. Et il s'agit d'un garde-fou très important dans le cas d'une caisse de retraite de la taille de celle d'Air Canada.

Si l'on garde en tête que notre régime est un régime défini—nos employés versent une cotisation fixe et la société est tenue de verser le montant nécessaire pour garantir les indemnités—au cours des 10 dernières années, la société a versé 1,38\$ par dollar cotisé par les employés; quelque chose comme 435 millions en contributions de la société contre 315 millions de dollars en cotisations des employés. Je dirais que les garde-fous et les barrières qui existent actuellement protègent amplement la part à laquelle chacun des employés a droit et que la loi exige de la société, si jamais il y a un excédent, de maintenir des sommes suffisantes pour se protéger contre les fluctuations des placements ou contre toute autre modification susceptible de survenir. Il est difficile de concevoir pourquoi on devrait imposer à une société canadienne d'autres obligations que celles qui sont nécessaires pour protéger l'avantage social; étant donné bien sûr l'obligation de la société de garantir cet avantage, peu importe ce qui arrive à la caisse ou le rendement qu'elle obtient.

Nous sommes d'avis que ce qu'a fait la Loi de 1985 sur la pension de la Fonction publique et ce qui s'applique à tous les régimes d'avantages sociaux définis de compétence fédérale suffit amplement à protéger les

[Texte]

the employee puts in \$1 and the company puts in \$1 and then when you retire, depending on the interest rates, that is the kind of pension you get. This is a guaranteed benefit plan. Employees can sit down and make a couple of assumptions about what they will earn in their final years, how many years of service they will have, and they can calculate pretty accurately what their pension will be. That is in return for a fixed contribution on their part and a variable contribution on the part of the company.

So frankly, it is very difficult to see why our pension plan needs further protection, considering what the government has done in the act, which applies equally to all defined benefit plans.

Mr. Reid: There is a wide range of plans, that is admitted, and particularly defined benefit plans. But is your plan then negotiated between the employees and the corporation, or is this a complete and total management plan, without any employee participation in the fund management team, or a non-negotiated plan among employees, their unions, and yourselves?

Mr. Whitelaw: No, it is a contributory plan, to begin with, and it is subject to negotiation with our unions. Despite the deficiency, the \$157 million, our employees have managed to negotiate significant improvements in their pension plan just in the last two years, including the 57 years of age with no actuarial reduction and a form of indexation. So it is certainly negotiable. The employees are far from powerless when it comes to pensions and to what they are to receive, and they have negotiated quite successfully with the company on that issue.

Mr. Reid: With the unions that appeared before us today—and we are told there are others—what numbers of employees are protected by this pension plan and what unions negotiate that plan?

Mr. Whitelaw: All unions with whom we negotiate pensions. Some tend to be leaders, of course, and some follow a little, but we certainly negotiated with all the unions that covered whatever it was, the 15,000 or 16,000 employees mentioned today.

Mr. Reid: Are you telling us you have a separate pension plan for each union?

Mr. Whitelaw: Let me try to explain that. We have one fund, and it is invested as one fund. For administrative purposes there are separate pension committees that do the administrative work and the administrative approvals for the various employee groups that exist. We also have separate pension accounting, so we can show to each union the status of the pension fund as it affects their individual members. So it is very wide open. Our union people all have a representative who sits on the pension administrative boards and who negotiates with the

[Traduction]

employés visés par ce genre de régime. Il ne s'agit pas d'un régime où l'employé verse 1\$, où l'entreprise fait de même et où, au moment de la retraite, le montant de l'indemnité varie selon l'évolution des taux d'intérêt entre temps. Il s'agit d'un régime garanti. Les employés peuvent s'asseoir et faire quelques hypothèses sur leur rémunération au cours de leurs dernières années de travail, puis calculer assez exactement le montant de leur pension de retraite. Ils peuvent le faire en contrepartie d'une cotisation fixe de leur part et d'une contribution variable de la part de l'entreprise.

Alors franchement, il est très difficile de voir pourquoi notre régime a besoin de protection supplémentaire, considérant ce que le gouvernement a prévu dans la loi et qui s'applique également à tous les régimes de retraite définis.

M. Reid: La gamme des régimes est très vaste, nous en convenons, surtout dans le cas des régimes définis. Mais le vôtre est-il négocié entre les employés et la société, ou s'agit-il d'un régime de gestion complet et total, sans aucune participation des employés à l'équipe de gestion de la caisse ou d'un régime non négocié entre les employés, leurs syndicats et vous-mêmes?

M. Whitelaw: C'est un régime mixte assujéti à des négociations avec nos syndicats. Malgré le déficit de 157 millions de dollars, nos employés ont réussi à obtenir des améliorations significatives de leur régime de retraite au cours des deux dernières années, notamment la possibilité de prendre leur retraite à 57 ans sans réduction actuarielle et avec une forme d'indexation. Le régime est donc certainement négociable. Les employés sont loin d'être impuissants quand il est question de la retraite et de ce qu'ils recevront, et ils ont assez bien réussi à négocier avec la société à ce sujet.

M. Reid: Dans les syndicats que nous avons entendus aujourd'hui—et on nous dit qu'il y en a d'autres—combien d'employés sont protégés par ce régime de retraite et quels syndicats négocient ce régime?

M. Whitelaw: Tous les syndicats avec qui nous négocions négocient les régimes de retraite. Certains ont tendance à être des chefs de file, bien sûr, et certains autres suivent un peu, mais nous avons certainement négocié avec tous les syndicats regroupant les quelque 15,000 ou 16,000 employés mentionnés aujourd'hui.

M. Reid: Êtes-vous en train de nous dire qu'il y a un régime de retraite distinct pour chaque syndicat?

M. Whitelaw: J'essaierai de vous expliquer la situation. Nous avons une caisse de retraite dont les fonds sont placés en tant que caisse unique. Pour des fins administratives, il existe des comités de retraite distincts, qui effectuent le travail administratif et obtiennent les approbations administratives pour les divers groupes d'employés existants. Nous avons aussi une comptabilité séparée, de sorte que nous pouvons montrer à chaque syndicat l'état de la caisse de retraite et la façon dont ses membres sont visés. Tout se fait donc au grand jour. Nos

[Text]

company, and they are very well aware of the state of our pension fund and how it works.

Mr. Reid: If there is such a representative sitting on your pension fund management board, why is there such a discrepancy between what we have been told by them and by you?

• 2120

Mr. Whitelaw: I will make one small correction. They do not sit on the fund management, they sit on the administrative side. The company is responsible as their guarantor for doing the investment part of the fund.

Shall I be charitable? The actual representative was not here for any of those unions today as far as I know. The person who sits down and negotiates and who goes to the pension administrative boards, they were not in the room today and I will leave you to draw your own conclusions.

Mr. Johnson: Mr. Jeaniot, in looking at your balance sheet I noticed that nearly 15% of your gross revenue for 1987 was still in accounts receivable at the end of the year. Is that normal practice according to the nature of your business, because a lot of your sales are made through credit cards and so on that it takes a long time to come in? It seems like a sizeable amount of money to be outstanding at year-end.

Mr. Jeaniot: I do not believe it was unusual. We have large receivables simply because people buy tickets quite a bit ahead of time and there is, of course, a large amount of it which is in credit card form.

At the end of the year, of course, we had been interrupted in our operation in December and I do not know if that might have affected the flow to some extent, but perhaps Mr. Groom might have some statistics on what is our usual performance in that area. But I do not think there was anything unusual at the end of the year really.

Mr. Johnson: I was looking at 1986 and you had nearly \$2.25 billion revenue, and at the end of the year there was \$326 million outstanding. I was just assuming it was because of the nature of your sales through credit cards and then splittage with travel agencies for other connecting airline flights and so on like that.

Mr. Jeaniot: Absolutely! You are quite right.

Mr. Groom: One of the big factors is the enRoute card, which is part of our receivable balance, and it was going gangbusters at the year end. Its sales were being accrued at the rate of \$1 billion a year, so a very sizeable chunk of our receivables outstanding at December 31 related to enRoute.

[Translation]

syndicats ont tous un représentant qui siège aux comités d'administration de la caisse de retraite et qui négocie avec la société, et ils connaissent très bien l'état de notre caisse de retraite et son mode de fonctionnement.

M. Reid: Si un tel représentant siège à votre conseil de gestion de la caisse de retraite, pourquoi existe-t-il un tel écart entre ce que les syndicats nous ont déclaré et ce que vous nous dites?

M. Whitelaw: J'apporterai une légère correction. Ils ne siègent pas au conseil de gestion, mais plutôt aux comités d'administration. La société est chargée, à titre de garant des employés, d'investir les fonds contenus dans la caisse de retraite.

Dois-je être charitable? Que je sache, aucun de ces représentants des syndicats n'est venu ici aujourd'hui. Les personnes qui s'assoient à la table de négociations et qui participent aux travaux des comités d'administration de la caisse de retraite n'étaient pas dans cette salle aujourd'hui. À vous de tirer vos conclusions.

M. Johnson: Monsieur Jeaniot, en examinant votre bilan, j'ai remarqué que près de 15 p. 100 de votre revenu brut pour 1987 sont constitués de comptes-clients à la fin de l'exercice. Est-ce une pratique normale liée à la nature de vos activités, vu que beaucoup de vos ventes se font par carte de crédit et qu'il faut un certain temps avant de se faire rembourser? Cela me paraît un montant assez important qui vous est dû à la fin de l'exercice.

M. Jeaniot: Je ne crois pas qu'il était inhabituel. Nous avons des comptes-clients importants parce que les gens achètent des billets assez longtemps à l'avance et aussi, bien sûr, parce qu'une partie importante de ces achats est réglée par carte de crédit.

À la fin de l'exercice, nous avons interrompu nos opérations en décembre, et je ne sais pas si cette interruption peut avoir influencé les entrées de fonds jusqu'à un certain point. M. Groom a peut-être des statistiques sur notre rendement habituel dans ce domaine. Mais je ne pense pas qu'il y ait eu quoi que ce soit d'anormal à la fin de l'exercice.

M. Johnson: J'ai remarqué qu'en 1986 vous aviez près de 2,25 milliards de revenus et qu'à la fin de l'exercice 326 millions n'avaient pas encore été encaissés. Je supposais simplement que ce montant s'expliquait par les ventes réglées par carte de crédit et par la répartition avec les agences de voyage dans le cas des vols avec correspondance et ainsi de suite.

M. Jeaniot: Absolument. Vous avez tout à fait raison.

M. Groom: L'un des grands facteurs est la carte enRoute, qui fait partie de nos comptes-clients et dont l'utilisation est grimpée en flèche à la fin de l'année. Les ventes réglées par cette carte ont augmenté au rythme de 1 milliard de dollars par année. Une portion très importante de nos comptes-clients au 31 décembre se rapporte donc à la carte enRoute.

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Johnson. I am not quite sure what that had to do with privatization, but it was an interesting question. And since nobody has laid a glove on these fellows tonight at all, it seemed like a good question to allow.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, it is the taxpayers who own the company, so I figured it was only right to ask on behalf of the taxpayers.

The Chairman: I would like to thank the gentlemen from Air Canada for being with us tonight. You have answered everything you have been asked frankly and fairly and obviously fully. We do appreciate your being here so late in the evening.

I want to say to the members of the committee I appreciate their indulgence today. They have been very, very good. We have been at this table since before 9 a.m. It has been a long day. Tomorrow afternoon at 3.30 p.m. we start clause by clause and we look forward to all of you being here on time tomorrow afternoon.

The meeting is adjourned.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Johnson. Je ne suis pas certain que cette question touchait à la privatisation, mais elle était intéressante. Comme personne n'a attaqué ces messieurs ce soir, elle m'a semblé une bonne question à autoriser.

M. Johnson: Monsieur le président, les contribuables sont propriétaires de la société, j'ai donc pensé qu'il n'était que juste de poser la question en leur nom.

Le président: Je voudrais remercier les représentants d'Air Canada d'être venus parmi nous ce soir. Vous avez répondu à toutes nos questions franchement, avec équité et de toute évidence en profondeur. Nous vous savons gré d'être restés si tard ce soir.

Je remercie les membres du Comité de leur indulgence aujourd'hui. Ils ont été excessivement patients. Nous sommes ici depuis 9 heures du matin. La journée a été longue. À 15h30 demain, nous commencerons l'étude article par article. J'espère que vous serez tous ici à l'heure demain.

La séance est levée.

From the Air Canada Employee Ownership Committee:

Ed. Godin, Chairperson;

Angie Osika, Co-Chairperson;

Dave Bottoms, Vice-Chairperson/Treasurer.

At 7:30 p.m.:

From Air Canada:

Claude Taylor, President and Chairman of the Board;

Pierre Jeaniot, President and Executive Officer;

D.J. Groom, Executive Vice-President and Chief Financial Officer;

Jim Whitelaw, Senior Vice-President—Corporate and Human Resources.

Du Air Canada Employee Ownership Committee:

Ed. Godin, président du conseil d'administration;

Angie Osika, coprésidente;

Dave Bottoms, vice-coprésident et trésorier.

À 19 h 30:

D'Air Canada:

Claude Taylor, président du conseil d'administration;

Pierre Jeaniot, président-directeur général;

D.J. Groom, vice-président général—Finances;

Jim Whitelaw, premier vice-président—Affaires d'entreprise et ressources humaines.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

9:00 a.m.:

From the Canadian Airline Pilots Association:

Captain Pat Maloney, Vice-President.

From the Canadian Labour Congress:

Nancy Riche, Executive Vice-President.

From the Canadian Union of Public Employees—Airline Division:

Larry Katz, Research Director;

Val Udvarhelyi, General Chairperson, Air Canada Component, Airline Division, CUPE.

From the Canadian Autoworkers—Airline Workers:

Robert White, National President (CAW);

Cheryl Kryzaniwsky, President—CAW, Local 2213;

Greg Spencer, National Representative—CAW;

Sony Wohlfarth, National Representative—CAW.

From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:

Louis Erlichman, Director, Research;

Vincent Blais, President and Directing General Chairman, District Lodge 148.

At 3:30 p.m.:

Arthur Donner, Consultant.

Fred Lazar, Professor.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

À 9 h 00:

De l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes:

Capitaine Pat Maloney, vice-président.

Du Congrès du travail du Canada:

Nancy Riche, vice-présidente exécutive.

Du Syndicat canadien de la fonction publique—Division du transport aérien:

Larry Katz, directeur de la recherche;

Val Udvarhelyi, président général du conseil, subsidiaire d'Air Canada, Division du transport aérien, SCFP.

Des Travailleurs canadiens de l'automobile—Employés du transport aérien:

Robert White, président national (TCA);

Cheryl Kryzaniwsky, président, TCA, section locale 2213;

Greg Spencer, représentant national—TCA;

Sony Wohlfarth, représentant national—TCA.

De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:

Louis Erlichman, directeur de la recherche;

Vincent Blais, président, président général principal du conseil d'administration, loge de district 148.

À 15 h 30:

Arthur Donner, conseiller.

Professeur Fred Lazar.

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Wednesday, June 22, 1988

Chairman: Jack Ellis

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le mercredi 22 juin 1988

Président: Jack Ellis

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on*

BILL C-129

**An Act to provide for the continuance of
Air Canada under the Canada Business
Corporations Act and for the
issuance and sale of shares thereof
to the public**

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le*

PROJET DE LOI C-129

**Loi prévoyant la prorogation d'Air
Canada sous le régime de la Loi sur
les sociétés commerciales canadiennes
ainsi que l'émission et la vente de
ses actions au public**

RESPECTING:

Order of Reference

INCLUDING:

The Report to the House

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

Y COMPRIS:

Le Rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988



LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-129

Chairman: Jack Ellis

Members

Richard Grisé
Morrissey Johnson
Russell MacLellan
George Minaker
David Orlikow
Joe Reid
Barbara Sparrow—(7)

(Quorum 4)

G.A. (Sandy) Birch
Clerk of the Committee

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-129

Président: Jack Ellis

Membres

Richard Grisé
Morrissey Johnson
Russell MacLellan
George Minaker
David Orlikow
Joe Reid
Barbara Sparrow—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
G.A. (Sandy) Birch

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, June 23, 1988

The Legislative Committee on Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public, has the honour to report the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, June 7, 1988, your Committee has considered Bill C-129 and has agreed to report it with the following amendment:

Clause 6

Add immediately after line 19, on page 3, the following:

“(c) provisions respecting the counting or prorating of votes cast at any meeting of shareholders of the Corporation and attached to voting shares of the Corporation that are held, beneficially owned or controlled, directly or indirectly, by non-residents so as to limit the counting of those votes to not more than twenty-five percent of the total number of votes cast by shareholders at that meeting;”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-129, as amended, for the use of the House of Commons at Report Stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 1, 2 and 3 which contains this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,

JACK ELLIS,

Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 23 juin 1988

Le Comité législatif sur le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 7 juin 1988, votre Comité a étudié le projet de Loi C-129 et a convenu d'en faire rapport avec la modification suivante:

Article 6

Ajouter immédiatement après la ligne 25, page 3, ce qui suit:

«c) des dispositions régissant le compte ou la répartition au prorata des votes exercés à une assemblée de ses actionnaires et attachés à ses actions avec droit de vote qui sont détenues ou contrôlées—directement ou indirectement—par des non-résidents ou qui sont la véritable propriété de ceux-ci, de manière à limiter la proportion de ces votes à vingt-cinq pour cent du nombre total des votes exercés à cette assemblée;»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-129, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules n^{os} 1, 2 et 3 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 22, 1988

(7)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public, met at 4:48 o'clock p.m. this day, in room 308 W.B., the Chairman, Jack Ellis, presiding.

Members of the Committee present: Richard Grisé, Morrissey Johnson, Russell MacLellan, George Minaker, Joe Reid and Barbara Sparrow.

In attendance: From the Library of Parliament Research Branch: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From the Office of Privatization and Regulatory Affairs: Janet R. Smith, Deputy Minister; Douglas G. Lewis, General Counsel, Legal Services. *From the Office of the Commissioner of Official Languages:* Gilbert Langelier, Chief, Complaints and Audit Division.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to Bill C-129, An Act to provide for the continuance of Air Canada under the Canada Business Corporations Act and for the issuance and sale of shares thereof to the public (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Monday, June 13, 1988, Issue No. 1*).

The witnesses answered questions.

Clause 1 stood.

Clauses 2, 3, 4 and 5 were severally carried.

With unanimous consent, Clause 6 was allowed to stand.

Clauses 7 and 8 were severally carried.

At 4:55 o'clock p.m., the sitting recessed.

At 5:05 o'clock p.m., the sitting resumed.

With unanimous consent, the Committee reverted to Clause 6.

Joe Reid moved,—That Clause 6 be amended by adding immediately after line 19, on page 3, the following:

“(c) provisions respecting the counting or prorating of votes cast at any meeting of shareholders of the Corporation and attached to voting shares of the Corporation that are held, beneficially owned or controlled, directly or indirectly, by non-residents so as to limit the counting of those votes to not more than twenty-five percent of the total number of votes cast by shareholders at that meeting;”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 22 JUIN 1988

(7)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public, se réunit aujourd'hui à 16 h 48, dans la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Jack Ellis, (*président*).

Membres du Comité présents: Richard Grisé, Morrissey Johnson, Russell MacLellan, George Minaker, Joe Reid et Barbara Sparrow.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: Du Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires: Janet R. Smith, sous-ministre; Maitre Douglas G. Lewis, avocat général, Service du contentieux. Du Bureau du Commissaire aux langues officielles: Gilbert Langelier, chef, Division des plaintes et de la vérification.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au projet de loi C-129, Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public (*voir Procès-verbaux et témoignages du lundi 13 juin 1988, fascicule n° 1*).

Les témoins répondent aux questions.

L'article 1 est réservé.

Les articles 2, 3, 4 et 5 sont respectivement adoptés.

Par consentement unanime, l'article 6 est réservé.

Les articles 7 et 8 sont respectivement adoptés.

À 16 h 55, le Comité interrompt les travaux.

À 17 h 05, le Comité reprend les travaux.

Par consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 6.

Joe Reid propose,—Que l'article 6 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 25, page 3, ce qui suit:

«c) des dispositions régissant le compte ou la répartition au prorata des votes exercés à une assemblée de ses actionnaires et attachés à ses actions avec droit de vote qui sont détenues ou contrôlées—directement ou indirectement par des non-résidents ou qui sont la véritable propriété de ceux-ci, de manière à limiter la proportion de ces votes à vingt-cinq pour cent du nombre total des votes exercés à cette assemblée;»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

Clause 6, as amended, carried.

Clauses 9, 10, 11, 12, 13, 14 and 15 were severally carried.

The Schedule carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

On motion of Richard Grisé, it was agreed,—That the Committee reimburse reasonable travelling and living expenses to certain witnesses who appeared before the Committee, namely Fred Lazar, Arthur Donner and Air Canada Employees Ownership Committee.

The Bill, as amended, carried.

The Chairman was instructed to report the Bill to the House.

It was agreed,—That the Committee order a reprint of Bill C-129, as amended, for the use of the House of Commons at the Report Stage.

, At 5:58 o'clock p.m., the Committee adjourned.

G.A. (Sandy) Birch
Clerk of the Committee

L'article 6 ainsi modifié est adopté.

Les articles 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 15 sont respectivement adoptés.

L'Annexe est adoptée.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Sur motion de Richard Grisé, il est convenu,—Que le Comité rembourse les frais de déplacement et de séjour de certains témoins qui ont comparu devant lui, notamment Fred Lazar, Arthur Donner et les représentants du *Air Canada Employees Ownership Committee*.

Le projet de loi, sous sa forme modifiée, est adopté.

Le président reçoit instruction de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Il est convenu,—Que le Comité fasse réimprimer le projet de loi C-129 sous sa forme modifiée, à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

À 17 h 58, le Comité lève la séance.

Le greffier du Comité
G.A. (Sandy) Birch

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, June 22, 1988

• 1648

The Chairman: Members of the committee, I see a quorum.

We are resuming consideration of Bill C-129. We are going to begin clause-by-clause consideration of the bill, as we promised.

We have before us this afternoon, and we are delighted to have her back again, Ms Janet Smith, the deputy minister. I understand, Ms Smith, you have with you the general counsel. Perhaps you could introduce him formally.

Ms Janet R. Smith (Deputy Minister, Office of Privatization and Regulatory Affairs): Mr. Doug Lewis, General Counsel from the Department of Justice, assigned to the Office of Privatization.

The Chairman: Thank you very much. I wanted that on the record.

Title allowed to stand.

Clause 1 allowed to stand.

• 1650

Clauses 2 to 5 inclusive agreed to.

The Chairman: I am going to ask you to stand clause 6, because I know Mr. MacLellan has an amendment.

Clause 6 allowed to stand.

On clause 7—*Restriction on amendment*

Mr. Minaker: I have a question for the people here who will advise us. Is it my understanding that clause 7 will eliminate any future boards of directors of the new company from manipulating the mandatory articles in paragraphs 6.(1)(a), (b), (c), and (d), in particular dealing with the overhaul centres being located in Winnipeg, Toronto and Montreal, and that this clause restricts any fooling around at some future date?

Ms Smith: That is true. But also paragraph 6.(1)(a) restricts them from, say, incorporating in a province to bypass that rule. They cannot transfer jurisdiction.

Mr. Minaker: I also think they cannot do it by normal two-thirds vote of the—

Ms Smith: That is right. The only way they can do it is if somebody changes this bill.

Mr. Minaker: Okay, thank you.

The Chairman: Any other questions?

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 22 juin-1988

Le président: Messieurs les députés, nous avons le quorum.

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-129. Comme promis, nous commençons aujourd'hui l'étude article par article dudit projet de loi.

Nous avons comme témoin cet après-midi, et nous sommes enchantés de la revoir, M^{me} Janet Smith, le sous-ministre. Je crois comprendre, madame le sous-ministre, que vous êtes accompagnée de l'avocat-conseil général. Vous pourriez peut-être nous le présenter officiellement.

Mme Janet R. Smith (sous-ministre, Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires): M. Doug Lewis, avocat-conseil général auprès du ministère de la Justice et détaché auprès du Bureau de la privatisation.

Le président: Merci beaucoup. Je tenais à ce que cela soit indiqué.

Le titre est réservé.

L'article 1 est réservé.

Les articles 2 à 5 inclusivement sont adoptés.

Le président: Je vais vous demander de réserver l'article 6 car je sais que M. MacLellan veut proposer un amendement.

L'article 6 est réservé.

Article 7—*Limitation*

M. Minaker: J'ai une question à poser à ceux qui sont ici pour nous conseiller. Je crois comprendre que l'article 7 interdira à tout futur conseil d'administration de la nouvelle compagnie de manipuler les stipulations obligatoires figurant aux alinéas 6.(1)(a), b), c) et d) surtout en ce qui concerne les centres de révision qui se trouvent à Winnipeg, Toronto et Montréal. Cet article les empêchera de faire n'importe quoi même plus tard?

Mme Smith: C'est exact. De plus, l'alinéa 6.(1)(a) leur interdit, disons, de se constituer en société dans une province pour contourner ce règlement. Il ne peut y avoir transfert de juridiction.

M. Minaker: Sauf erreur, ils ne peuvent pas le faire non plus en recourant à un vote à la majorité des deux tiers. . .

Mme Smith: C'est exact. Le seul moyen pour eux est que quelqu'un modifie la Loi.

M. Minaker: Très bien, merci.

Le président: D'autres questions?

[Texte]

Clause 7 agreed to.

On clause 8—*Dealing with shares, etc., by Minister*

Mrs. Sparrow: I have a question in regards to clause 8, Mr. Chairman. In the future perhaps when we come to dispose of part of the 55% or more shares, does this clause in any way inhibit us from doing that?

Ms Smith: No, this is the clause that enables us to do it. You had a previous clause where it transferred the shares to him. So this clause, first of all, allows him to take them, to hold them and dispose of them or otherwise deal with them in any manner that—

Mrs. Sparrow: Could it be proportionately or could it be in total?

Ms Smith: It could be in total.

• 1655

The Chairman: You have the answer to your question.

Mrs. Sparrow: Thank you.

The Chairman: We were on clause 8. Would you take a look at clause 8?

Mr. MacLellan: On a point of order. I just want to say that I find this completely offensive, as I have most of these committee hearings. I do not think this committee has any right to sit without Mr. Orlikow being present. He may want to vote. The bells are ringing. It is his right to vote if he wants to, and I think this is wrong.

The Chairman: I would like to have held off. The minute we came in, Mr. MacLellan, we contacted your office and Mr. Orlikow's office to try to make sure we had people like yourself here. We do have precedence to sit while the House is sitting, and we are ready to go.

Mr. MacLellan: The House is sitting, but not while the bells are ringing. I think Mr. Orlikow would be quite within his rights—

The Chairman: I believe we do have precedence to do it.

Mr. Reid: A point of information, Mr. Chairman. Did you or the clerk, or somebody on behalf of the committee, contact both offices before we commenced this meeting?

The Chairman: Oh, yes.

Mr. MacLellan: I think I will just put my amendments in report stage. I just do not see much point. . .

The Chairman: It is your privilege to do that, but we have held clause 6 for you in an effort to make it easier for you. But it is your perfect right to do just that.

Mr. MacLellan: This is the most ridiculous thing I have ever seen. I will just take my perfect right and move on.

[Traduction]

L'article 7 est adopté.

Article 8—*Opérations par le ministre*

Mme Sparrow: J'ai une question à poser concernant l'article 8, monsieur le président. Si un jour nous voulons mettre sur le marché une partie des 55 p. 100 restant, est-ce que cet article nous empêche de le faire?

Mme Smith: Non, c'est justement l'article qui nous permet de le faire. Dans un article précédent, les actions lui étaient transférées. Cet article, donc, pour commencer, l'autorise à acquérir, détenir, céder les actions ou effectuer toute autre opération à leur égard. . .

Mme Sparrow: Un nombre limité d'actions à la fois ou le total?

Mme Smith: Le total.

Le président: Vous avez la réponse à votre question.

Mme Sparrow: Merci.

Le président: Nous en étions à l'article 8. Voulez-vous y jeter un coup d'oeil?

M. MacLellan: J'invoque le Règlement. Je tiens simplement à dire que je trouve votre conduite absolument inadmissible et c'est comme ça pratiquement depuis le début des audiences de ce Comité. Je ne pense pas que ce Comité ait le droit de siéger en l'absence de M. Orlikow. Il veut peut-être voter. Les cloches sonnent. Il a le droit de voter s'il le veut et ce que vous faites, à mon avis, n'est pas juste du tout.

Le président: J'aimerais avoir attendu. Dès notre arrivée, monsieur MacLellan, nous avons contacté votre bureau et celui de M. Orlikow pour nous assurer de votre présence ou de la présence de remplaçants. Les précédents nous autorisent à siéger pendant que la Chambre siège et nous sommes prêts.

M. MacLellan: Pendant que la Chambre siège, mais pas pendant que les cloches sonnent. Je crois que M. Orlikow aurait tout à fait le droit. . .

Le président: Il y a des précédents.

M. Reid: Un petit renseignement, monsieur le président. Est-ce que vous ou le greffier, ou quelqu'un au nom du Comité, avez contacté leurs deux bureaux avant que nous ne commençons la réunion?

Le président: Oh, oui.

M. MacLellan: Je crois que je proposerai simplement mes amendements à l'étape du rapport. Je ne vois pas du tout l'intérêt. . .

Le président: Vous avez tout à fait le droit d'agir ainsi, mais nous avons réservé l'article 6 pour vous faciliter les choses. Il reste que vous avez parfaitement le droit de prendre cette décision.

M. MacLellan: C'est la chose la plus ridicule que j'aie jamais vue. Je prends mon droit parfait et je m'en vais.

[Text]

The Chairman: Mr. MacLellan, just so you know, Mr. Orlikow has left for the airport, so he is not going to be at either one.

Mr. MacLellan: He is the smart one.

Clause 8 agreed to.

On clause 6—*Mandatory provisions in articles of continuance*

The Chairman: Despite Mr. MacLellan's feelings on the subject, we were prepared to entertain a motion of his having to do with clause 6. It would be my suggestion that if a government member were to move that clause, we might be better to put it in now, and it will preclude a debate in the House.

Mrs. Sparrow: Mr. Chairman, perhaps we could take a few minutes to discuss that. I do believe Mr. MacLellan suggested prior to leaving that he was going to put this in at report stage.

The Chairman: Actually, he cannot do that if it is already in.

Mrs. Sparrow: Could we take a two-minute recess?

The Chairman: Certainly, yes. The committee will recess for two minutes.

• 1659

• 1703

The Chairman: We have clause 6 before us. Mr. Reid.

Mr. Reid: I have a motion. That clause 6 of Bill C-129 be amended by adding immediately after line 19 on page 3 the following:

(c) provisions respecting the counting or prorating of votes cast at any meeting of shareholders of the Corporation and attached to voting shares of the Corporation that are held, beneficially owned or controlled, directly or indirectly, by non-residents so as to limit the counting of those votes to not more than twenty-five per cent of the total number of votes cast by shareholders at that meeting.

End of paragraph 6.(1)(c).

The Chairman: Thank you. Mr. Minaker.

Mr. Minaker: Has this been looked at by the department responsible, the minister's department, and generally drafted by them?

Ms Smith: Yes. I would like to point out, though, that it is a bit of overkill. You have a restriction under paragraph (b) that nobody can own more than 25%. You also have a restriction in the National Transportation Act that if less than 75% of the company is Canadian-owned,

[Translation]

Le président: Monsieur MacLellan, pour votre information, M. Orlikow est parti pour l'aéroport. Il ne sera donc là pour aucun des votes.

M. MacLellan: Il a été plus intelligent que moi.

L'article 8 est adopté.

Article 6—*Stipulations obligatoires des clauses de prorogation*

Le président: Malgré les sentiments de M. MacLellan à ce sujet, nous étions disposés à recevoir une motion d'amendement proposée par lui à l'article 6. Je suggérerais qu'un député du gouvernement propose cet amendement car à mon avis il est préférable de le faire maintenant pour éviter un débat à la Chambre.

Mme Sparrow: Monsieur le président, nous pourrions peut-être nous arrêter quelques minutes pour en discuter. Je crois que M. MacLellan avant de partir a dit qu'il allait le proposer à l'étape du rapport.

Le président: Il ne pourra le faire s'il a déjà été adopté.

Mme Sparrow: Pourrions-nous nous arrêter pendant deux minutes?

Le président: Certainement, oui. Nous ajournons pendant deux minutes.

Le président: L'article 6 est en délibération. Monsieur Reid.

M. Reid: J'ai un amendement. Je propose que l'article 6 du projet de loi C-129 soit modifié par adjonction, après la ligne 25, page 3, de ce qui suit:

c) des dispositions régissant le compte ou la répartition au prorata des votes exercés à une assemblée de ses actionnaires et attachés à ses actions avec droit de vote qui sont détenues ou contrôlées—directement ou indirectement—par des non-résidents ou qui sont la véritable propriété de ceux-ci, de manière à limiter la proportion de ces votes à 25 p. 100 du nombre total des votes exercés à cette assemblée.

Fin de l'alinéa 6.(1)(c).

Le président: Merci. Monsieur Minaker.

M. Minaker: Est-ce que cet amendement a été étudié par le ministère de tutelle, le ministère du ministre, et a-t-il en fait été plus ou moins rédigé par eux?

Mme Smith: Oui. Cependant, j'aimerais signaler que c'est un peu superflu. L'alinéa b) interdit de détenir plus de 25 p. 100 des droits de vote. La Loi nationale sur les transports dispose également que si la participation canadienne dans la compagnie est inférieure à 75 p. 100,

[Texte]

Transport Canada will start lifting their licences. So although this is another check it is a bit of overkill.

[Traduction]

Transports Canada doit engager une procédure de révocation des licences. Cet amendement va dans le même sens mais il est un peu superflu.

• 1705

The Chairman: It does not hurt the bill.

Ms Smith: It does not hurt it.

Mr. Minaker: It does not hurt the operation of Air Canada or a future company.

Ms Smith: No.

Mrs. Sparrow: Ms Smith, I was reading into this that it means that only 25% of the votes cast at a shareholders' meeting can be foreign-controlled.

Ms Smith: That is right. If you go back to paragraph (b) and read it, you will see that it says:

voting shares to which are attached more than twenty-five per cent of the votes that may ordinarily be cast to elect directors of the Corporation, other than votes that may be so cast by or on behalf of the Minister;

Mrs. Sparrow: It is just duplicating what you have already said.

Ms Smith: It is tightening more, which does not... This came up because the Eldorado bill has a restriction of 5% for foreign owners for an aggregate of 20% of the votes. It does not say 20% ownership. This was picked up to match the Eldorado. The acts are a little bit different; in Eldorado the restriction is on the 5% individual foreign ownership, whereas the individual Canadian ownership can be 25%. We put a voting restriction on the foreign ownership in Eldorado. In this case we have put an ownership restriction on the foreign aggregate. We did not feel we needed the voting one. If you want to have that too—

The Chairman: It is not unreasonable.

Mr. Reid: It may be overkill, but we would rather err on that side, particularly in a clause—

Ms Smith: I just wanted to point it out.

Mr. Reid: Open the door anyway.

The Chairman: Shall the amendment to clause 6 carry?

Mr. Johnson: All the rest of paragraph (c) stays in there.

The Chairman: Yes, everything else stays in there. Paragraph (c) will become paragraph (d), and paragraph (d) will become paragraph (e).

Le président: Cela ne fait pas de mal au projet de loi.

Mme Smith: Non.

M. Minaker: Cela n'impose pas de contrainte à Air Canada ou à une future compagnie.

Mme Smith: Non.

Mme Sparrow: Madame Smith, selon moi, cela signifie que seulement 25 p. 100 des droits de vote lors d'une réunion d'actionnaires peuvent être contrôlés par des étrangers.

Mme Smith: Exactement. Si vous remontez à l'alinéa b) et si vous le lisez, vous verrez qu'il dit:

une quantité totale d'actions avec droit de vote qui confèrent plus de 25 p. 100 des droits de vote qui peuvent normalement être exercés pour l'élection des administrateurs de la Société, à l'exception des droits de vote pouvant être exercés par ou pour le ministre;

Mme Sparrow: C'est une simple duplication de ce que vous avez déjà dit.

Mme Smith: C'est un peu plus contraignant, ce qui ne... A l'origine, c'est à cause du projet de loi sur la Société Eldorado nucléaire qui fixe le plafond pour la participation étrangère à 5 p. 100 pour une quantité totale de 20 p. 100 des droits de vote. Il n'est pas question de 20 p. 100 de participation. C'est dans un but d'harmonisation avec la Loi sur Eldorado. Ces lois sont un petit peu différentes; dans Eldorado, le plafond maximum de participation étrangère individuelle est de 5 p. 100 alors que la participation canadienne individuelle peut être de 25 p. 100. Nous avons imposé un plafond de droit de vote à la participation étrangère pour Eldorado. Dans ce cas-ci, nous avons imposé un plafond de participation au total des actions détenues par des étrangers. Nous n'avons pas cru nécessaire d'en imposer un pour le droit de vote. Si vous voulez également imposer...

Le président: Ce n'est pas déraisonnable.

M. Reid: C'est peut-être superflu, mais il est préférable de se tromper dans ce sens surtout lorsqu'il s'agit d'un article...

Mme Smith: Je voulais simplement le signaler.

M. Reid: Qui ouvre de toute façon la porte.

Le président: L'amendement à l'article 6 est-il adopté?

M. Johnson: Tout le restant de l'alinéa c) reste là.

Le président: Oui, tout y reste. L'alinéa c) deviendra l'alinéa d) et l'alinéa d) deviendra l'alinéa e).

[Text]

Mr. Reid: Paragraphs (c) and (d) as they exist will be renumbered.

Amendment agreed to.

Clause 6 as amended agreed to.

On clause 9—*Name*

The Chairman: Is there any questions on clause 9? I presume everyone is agreed to continuing to call it Air Canada.

Mrs. Sparrow: This stipulates that they must, does it not?

The Chairman: No, it says "may continue". I would think they would be foolish not to.

Clause 9 agreed to.

On clause 10—*Official Languages Act*

Mr. Minaker: May I ask the staff whether this will allow the new company, because it is no longer a Crown corporation once the act comes into being, to operate in both official languages within the province of Quebec?

Ms Smith: Because Air Canada, even after it is privatized, is still a federally regulated company, Bill C-101 does not apply.

Mr. Minaker: They will be able to operate in both official languages. That is all I wanted to know. It was raised at some point in different areas so I wanted to make sure it was clarified.

Mrs. Sparrow: Just following up on Mr. Minaker, in the event that the government does dispose of 100% of this Crown corporation and it becomes private, what happens to clause 10?

Ms Smith: It still applies. The Official Languages Act of the day will apply to this corporation, unless this act is changed.

Mrs. Sparrow: Thank you.

Mr. Reid: Is it subject to amendment by a later government as any other amendment?

Ms Smith: Absolutely.

The Chairman: Any bill is subject to amendment.

Mr. Reid: Secondly, just what does this clause mean in the actual operation of the corporation?

• 1710

The Chairman: You will recall that at the time of the original discussion, I gave a commitment to the committee that I would have someone here from the Office of the Commissioner of Official Languages, and I have Mr. Gilbert Langelier here.

Sir, what is the impact of this clause on the bill?

M. Gilbert Langelier (Commissariat aux langues officielles): Cela veut dire que l'actuelle Loi sur les

[Translation]

M. Reid: Les alinéas c) et d) seront renumérotés.

L'amendement est adopté.

L'article 6 amendé est adopté.

Article 9—*Dénomination sociale*

Le président: Y a-t-il des questions au sujet de l'article 9? Je suppose que tout le monde est d'accord pour que cette compagnie continue à s'appeler Air Canada.

Mme Sparrow: Cet article stipule qu'elle le doit, n'est-ce pas?

Le président: Non, l'article dit qu'elle «peut continuer». A mon avis, il serait idiot de ne pas le faire.

L'article 9 est adopté.

Article 10—*Loi sur les langues officielles*

M. Minaker: Puis-je demander au personnel si cela permettra à la nouvelle compagnie, étant donné qu'elle ne sera plus une société de la Couronne une fois cette loi promulguée, de fonctionner dans les deux langues officielles dans la province de Québec?

Mme Smith: Étant donné qu'Air Canada, même après sa privatisation, sera toujours une société réglementée par le fédéral, le bill C-101 ne s'applique pas.

M. Minaker: Ils pourront offrir leurs services dans les deux langues officielles. C'est tout ce que je voulais savoir. C'est une question qui a été posée à plusieurs reprises et je voulais m'assurer que les choses soient tout à fait claires.

Mme Sparrow: Dans la même veine, advenant que le gouvernement cède 100 p. 100 de cette société de la Couronne et qu'elle devienne totalement privée, qu'advient-il de l'article 10?

Mme Smith: Il continuerait à s'appliquer. La Loi sur les langues officielles du jour s'appliquera à cette société à moins que cette loi ne soit modifiée.

Mme Sparrow: Merci.

M. Reid: Elle peut être modifiée par un autre gouvernement comme toutes les lois d'ailleurs?

Mme Smith: Absolument.

Le président: Tout projet de loi peut être modifié.

M. Reid: Deuxièmement, concrètement, quelles sont les conséquences de ces dispositions pour la Société?

Le président: La première fois que nous avons discuté de cela, vous vous souviendrez que j'avais promis de faire venir quelqu'un du Bureau du commissaire aux langues officielles; M. Gilbert Langelier est ici.

Monsieur, quels sont les effets de cet article sur le projet de loi?

Mr. Gilbert Langelier (Office of the Commissioner of Official Languages): It means that the new Official

[Texte]

langues officielles va continuer à s'appliquer à Air Canada de la façon dont elle s'appliquait jusqu'à maintenant.

Mr. Reid: Does no change mean Air Canada would continue to operate after the passage of this new act as it did before?

Mr. Langelier: Yes, exactly.

The Chairman: Mr. Reid, if I am correct, I would suggest that if the Official Languages Act changes, Air Canada would operate under the existing Official Languages Act at the time.

Mr. Reid: Not under the new one?

Mrs. Sparrow: Under the new one.

The Chairman: Or whatever changes are made.

Clause 10 agreed to.

On clause 11—*Continuation in office*

Mrs. Sparrow: Ms Smith, in regard to the board of directors, could you just review again how they will be appointed.

Ms Smith: At the moment, the board of directors are appointed by Order in Council. They have fixed terms. We have to have a board of directors. They will continue, unless they resign or are replaced by the Government of Canada.

Let us make the assumption made last night. Suppose you sell shares in September, and the end of the fiscal year is December. Within six months of the end of the fiscal year, the corporation must hold an annual meeting. At that meeting, under subclause 11.(2), all of the board of directors cease to hold office.

Then the new shareholders vote for a slate of board of directors. They could be the old ones, or some new ones, depending on whom they put on the slate.

Mrs. Sparrow: I would assume they would perhaps operate as other corporations, where they certainly would have a nomination committee that would—

Ms Smith: Absolutely. The question is whether the government is going to vote its 55%. The policy is it would ask the chairman to take its proxy. So whatever the majority of the public shareholders wanted to do, vis-à-vis their board of directors, the government would support.

Mrs. Sparrow: But it does not inhibit a government appointment.

Ms Smith: No, it does not. By policy they probably would not.

As this thing becomes a Canada Business Corporations Act, even though the government might want to put somebody on the slate, that person would still have to be elected by the majority of the shareholders.

[Traduction]

Languages Act will continue to apply to Air Canada just as it has until now.

M. Reid: Aucun changement, cela signifie-t-il qu'après l'adoption de cette nouvelle loi, Air Canada continuera à fonctionner comme par le passé?

M. Langelier: Oui, exactement.

Le président: Monsieur Reid, si je ne me trompe pas, si la Loi sur les langues officielles changeait, Air Canada suivrait les dispositions de la Loi sur les langues officielles à ce moment-là.

M. Reid: Non pas de la nouvelle loi?

Mme Sparrow: Les termes de la nouvelle loi.

Le président: Les changements qui seraient effectués.

L'article 10 est adopté.

Article 11—*Maintien en poste*

Mme Sparrow: Madame Smith, pouvez-vous nous rappeler comment les administrateurs seront nommés?

Mme Smith: Pour l'instant, les membres du conseil d'administration sont nommés par décret en conseil. Ils sont nommés pour une période fixe. Nous avons besoin d'administrateurs et ils resteront en poste à moins qu'ils ne démissionnent ou soient remplacés par le gouvernement du Canada.

Reprenons la supposition qui a été faite hier soir. Supposons que vous vendiez des actions en septembre et que la fin de l'année financière soit en décembre. Dans les six mois qui suivront la fin de l'année financière, la Société doit organiser une réunion annuelle. Lors de cette réunion, en vertu du paragraphe 11.(2), tous les administrateurs cesseront d'exercer leur charge.

Ensuite, les nouveaux actionnaires voteront pour une liste d'administrateurs. Il est possible que ce soit les mêmes que les anciens, ou des administrateurs nouveaux, cela dépend des noms qui figureront sur la liste.

Mme Sparrow: J'imagine, comme d'autres sociétés, qu'il y aurait un comité de nomination qui. . .

Mme Smith: Absolument. Reste à savoir si le gouvernement votera ses 55 p. 100. D'après la politique, il demanderait au président d'accepter une procuration. Ainsi, le gouvernement suivrait automatiquement la décision de la majorité des actionnaires publics au sujet du conseil d'administration.

Mme Sparrow: Mais cela n'empêche pas des nominations du gouvernement.

Mme Smith: Non, pas du tout. Mais leur politique sera probablement de ne pas le faire.

Comme cette Société relèvera dorénavant de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes même si le gouvernement décide d'inscrire quelqu'un sur la liste, cette personne devra tout de même être élue par la majorité des actionnaires.

[Text]

Mrs. Sparrow: Through the nomination committee?

Ms Smith: Exactly. Under the Canada Business Corporations Act, all directors must act in the best interest of the company. Even though they might be a government nominee, and they might win the election, they still have to behave in the best commercial interests of the company.

Mrs. Sparrow: So they should.

Mr. Minaker: Ms Smith, if an employee at Air Canada has, we will say, 100 shares, and is able to get enough of the employees' proxies that he even might accumulate—I do not see it happening—more than 10% by proxy, but does not belong to CALPA or this other association, that will be quite legal, will it not?

• 1715

Ms Smith: As far as I can see, yes.

Mr. Minaker: So the 10% restriction is simply the ownership either by a mutual fund or a pension plan or possibly an individual. Is that the basic restriction?

Ms Smith: What the associate provisions under the 10% provide for is that people do not get together and form an agreement going in to do something. That does not prevent proxies, I would not think, would you?

Mr. Douglas G. Lewis (General Counsel, Legal Services, Office of Privatization and Regulatory Affairs): I would not think so.

Mr. Minaker: If CALPA does not have any shares that they own, but if one pilot decides he is going to write his colleagues who have their shares and see if they will give him their proxies, that would be quite legal, would it not?

Ms Smith: That is quite legal, and he would not limit himself to other employees; he would seek it out from all shareholders.

Mr. Minaker: Right. So there is a good possibility that the employees, if they do take part in the share purchases, could have members on the board through that avenue.

Ms Smith: It is just like an election. You look for your votes wherever you can find them.

Mr. Reid: Following Mrs. Sparrow's comment, I want to distinguish the election of directors from the operation of the board of directors once the board is established. Where is it written in stone that ordinary proxy gathering does not take place and will not take place, and where is it written in stone that the government is going to vote in with the majority of those who are at such a shareholders' meeting and indicate who they are supporting by way of

[Translation]

Mme Sparrow: En passant par le comité de nomination?

Mme Smith: Exactement. Aux termes de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, tous les administrateurs doivent défendre les intérêts de la compagnie. Même s'ils sont nommés par le gouvernement, et si par la suite ils sont dûment élus, ils doivent tout de même défendre les intérêts commerciaux de la compagnie.

Mme Sparrow: Ce qui est normal.

M. Minaker: Madame Smith, supposons qu'un employé d'Air Canada détienne 100 actions et réussisse à convaincre suffisamment d'employés de lui donner des procurations; il pourrait alors, mais c'est peu probable, accumuler plus de 10 p. 100 des parts sous forme de procurations. Même s'il n'appartient pas à l'association des pilotes de ligne ou à cette autre association, ce serait tout à fait légal, n'est-ce pas?

Mme Smith: Pour autant que je sache, oui.

M. Minaker: Ainsi, la restriction des 10 p. 100 s'applique uniquement à la propriété, qu'il s'agisse d'un fonds mutuel, d'un régime de pension ou, éventuellement, d'un particulier. C'est bien la restriction de base?

Ms Smith: Les dispositions relatives aux associés dans le cadre des 10 p. 100 sont là pour empêcher les gens de se regrouper et de se mettre d'accord pour faire quelque chose. Elles n'empêchent pas les procurations, n'est-ce pas?

M. Douglas G. Lewis (avocat-conseil général, Services juridiques, Bureau de la privatisation et de la réglementation): Je ne le pense pas.

M. Minaker: Si l'Association des pilotes de ligne ne possèdent aucune action, mais si un pilote décide d'écrire à ses collègues pour leur demander des procurations, ce serait tout à fait légal, n'est-ce pas?

Mme Smith: Tout à fait légal, et le pilote en question n'a pas besoin de s'en tenir aux employés, il peut s'adresser à tous les actionnaires.

M. Minaker: Exactement. Autrement dit, si les employés décident d'acheter des actions, ce serait un moyen pour eux d'être représentés au conseil d'administration.

Mme Smith: C'est comme dans une élection normale: on va chercher les voix où elles se trouvent.

Mr. Reid: Je reviens aux observations de Mme Sparrow et je veux faire une distinction entre l'élection des administrateurs et le fonctionnement du conseil d'administration une fois qu'il aura été créé. Où a-t-on inscrit dans la pierre qu'il est impossible de réunir des procurations et où a-t-on écrit dans la pierre que le gouvernement se rangera aux côtés de la majorité des actionnaires pour le choix des administrateurs? Comment

[Texte]

directors? Where is there going to be this process of sorting out 10% holdings? Who does that before or after an election, and the 25% ownership, whatever?

Ms Smith: That is a whole series of different kinds of questions, so let us go through them.

The 10% and the 25% are a sort of responsibility on the board of directors to not break the law, and their legal counsel would advise them strongly that they cannot break the law. The director of corporations in Consumer and Corporate Affairs has powers under the Canada Business Corporations Act to make sure directors do what they are supposed to do. Now, if shareholders find out they are not doing what they are supposed to do, they can take them to court. So that is that part.

Now, where does it say how the government's 55% will be dealt with? That is a policy statement on the part of the minister in that he said that is how he is going to deal with it. When we come to what is called the prospectus, which is a document filed with provincial securities regulators in all provinces and a document to which the company and the minister should attest—and if you put things that are false in there, you can also be sued—in that document there will be some sort of letter from the government to the prospective shareholders, saying this is how they are going to behave.

Now, on the proxy question, the only restrictions on what the shareholders can do in terms of getting together to do things is under the associates subclause in clause 6. It is all spelled out there as to what the definition of an associate is and who can get together in voting trusts and so forth. Now, that does not prevent—nor should it—an individual who wants to seek election to the board from going around to shareholders asking them to vote for him, and each shareholder can decide on his own. If the shareholders get together and say they are going to vote for X and sign some kind of an agreement and when they get X elected they are going to do this, that and the other thing, then they would be in violation.

Mr. Reid: Yesterday there was discussion about an employee group and employee representation on the board. How are they going to approach this business of trying to get an employee representative on the board other than by proxy solicitation, vote solicitation, and doing it in a manner that would be open to anybody and everybody?

Ms Smith: The rules are that the directors have to be elected by the shareholders. So the board, in searching for an employee to be on the board—i.e., to put them on the nominating list, which is the first step; they have to be nominated by the board or from the floor—

[Traduction]

va-t-on départager les blocs de 10 p. 100? Qui va s'en charger avant ou après des élections et la propriété de 25 p. 100, etc.?

Mme Smith: Vous avez posé toute une série de questions, je vais les prendre une par une.

Les 10 et les 25 p. 100, c'est une responsabilité pour le conseil d'administration de ne pas enfreindre la loi. Leurs conseillers juridiques leur feront comprendre qu'ils ne peuvent pas enfreindre la loi. Le directeur des corporations au ministère de la Consommation et des Corporations a le pouvoir, en vertu de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, de s'assurer que les administrateurs font bien ce qu'ils sont censés faire. Maintenant, si les actionnaires s'aperçoivent que ce n'est pas le cas, ils peuvent tenter des poursuites. Voilà pour une chose.

Vous me demandez ensuite où on parle des 55 p. 100 du gouvernement? C'est une déclaration du ministre; il a dit qu'il avait l'intention de procéder de cette façon-là. Nous en venons à ce que nous appelons le prospectus, un document déposé auprès des responsables provinciaux des valeurs dans toutes les provinces, un document où la compagnie et le ministre font une déclaration—et là encore, une fausse déclaration peut justifier des poursuites. Ce document sera accompagné d'une sorte de lettre du gouvernement à l'intention des futurs actionnaires et, dans cette lettre, on expliquera comment on a l'intention de procéder.

Quant aux procurations, la seule restriction qui peut empêcher les actionnaires de se regrouper pour faire quelque chose figure dans le passage sur les personnes liées de l'article 6. Là, vous trouverez une définition d'une personne liée, des circonstances où des regroupements ou des trusts peuvent être formés pour voter. Cela dit, cela n'empêche pas, et c'est normal, une personne qui souhaite se faire élire au conseil d'aller voir les actionnaires et de leur demander de voter pour elle; après cela, chaque actionnaire prend sa propre décision. Si les actionnaires se regroupent et décident de voter pour M. Un tel, s'ils signent une entente et qu'ils décident de faire telle et telle chose lorsque M. Un tel sera élu, dans ce cas, ce n'est pas légal.

M. Reid: Hier on a parlé d'un groupe d'employés et de la représentation des employés au conseil. Comment vont-ils faire pour faire élire des représentants des employés au conseil sinon en demandant des procurations, en sollicitant les voix, bref, en prenant des moyens qui sont ouverts à tout le monde?

Mme Smith: D'après les règles, les administrateurs doivent être élus par les actionnaires. Ainsi, lorsque le conseil d'administration cherche à attirer un employé dans ses rangs, c'est-à-dire à le faire inscrire sur la liste de nominations, c'est la première étape, il faut qu'il soit proposé par le conseil ou par l'assistance. . .

[Text]

Mr. Reid: I am glad you made that comment, because this is not just a closed—

Ms Smith: No; and in most cases the board of directors puts up a slate, but you often read of cases. If you watched the infamous Polysar board meeting that went on and on and on, that is what it was about. The board had put up a slate. There were nominations from the floor, which the shareholders, according to the reports, voted down by a narrow margin. So there is nothing to prevent a shareholder from making a nomination.

Then there is an election, and who wins wins.

Mr. Reid: Is anyone required in advance of that election to give a proportionate shareholding, or does this naturally fall—because I am interested, I know how much everybody else has—so we do not exceed that 10% limitation at a board meeting, for instance?

Ms Smith: The board of directors should not register anyone who has more than 10%. If they own more than 10% they should say fine, but you cannot vote more than 10%; you own it, but you cannot vote it, therefore you should get rid of it.

The Chairman: How can you own it?

Ms Smith: Suppose you went out and bought and eventually you ended up with 12%. You would have to register to vote. When you tried to register, the corporation would say, sorry—

The Chairman: I see.

Ms Smith:—we will not register it. So your extra 2% is no good to you for voting.

Mr. Minaker: You would register 10%.

Ms Smith: You would register 10%.

Mr. Reid: Well, that raises another question. From an equity point of view, would I have 12% or 10%?

Ms Smith: You would own 12%—

Mr. Reid: I might not be able to vote the extra 2%, but if I do not register, I do not think I even have equity.

Ms Smith: If you do not register, you cannot get your dividends; you do not get your annual report and all those things.

Mr. Reid: If I cannot register, that prevents me from voting. But if I can sell these shares on the open market and get my equity back, my equity is still there.

Ms Smith: Of course.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, we have heard talk all during the discussion how the persons would not be allowed to have more than 10%. Now Ms Smith is saying

[Translation]

M. Reid: Je suis heureux que vous ayez fait cette observation car ce n'est pas seulement. . .

Mme Smith: Non, la plupart du temps le conseil d'administration propose une liste, mais on entend souvent parler de cas particuliers. Vous avez peut-être suivi l'affaire de la célèbre séance du conseil d'administration de Polysar qui s'est éternisée et c'est justement ce qui s'est produit: le conseil avait proposé une liste, et des noms ont été proposés par l'assistance; d'après ce que l'on a dit, les actionnaires les ont rejetés par une faible marge. Il n'y a donc rien qui empêche un actionnaire de proposer un nom.

Ensuite il y a un vote, et quelqu'un est élu.

M. Reid: Avant l'élection, tout le monde est-il tenu d'annoncer la proportion d'actions qu'il détient ou bien est-ce que naturellement. . . Normalement, j'aimerais bien savoir combien tous les autres possèdent pour m'assurer que personne ne dépasse cette limite de 10 p. 100, n'est-ce pas?

Mme Smith: Le conseil d'administration ne peut pas inscrire quiconque possède plus de 10 p. 100 des actions. S'ils possèdent plus de 10 p. 100, on peut leur dire: très bien, mais vous ne pouvez pas voter pour plus de 10 p. 100. Comme vous ne pouvez pas voter, vous feriez aussi bien de vous en débarrasser.

Le président: Comment est-il possible de les posséder?

Mme Smith: Supposons que vous achetiez des actions et qu'un beau jour vous vous retrouviez avec 12 p. 100. Pour voter, il faut vous inscrire. Quand vous essayez de vous inscrire, la Société déclare: désolé, mais. . .

Le président: Je vois.

Mme Smith: . . . nous ne vous enregistrons pas. Autrement dit, vos 2 p. 100 supplémentaires ne vous servent à rien pour le vote.

M. Minaker: Vous pouvez vous inscrire pour 10 p. 100.

Mme Smith: Vous pouvez vous inscrire pour 10 p. 100.

M. Reid: Eh bien cela soulève une autre question; mon actif est-il de 10 p. 100 ou de 12 p. 100?

Mme Smith: Vous êtes propriétaire de 12 p. 100. . .

M. Reid: Il est possible que je ne puisse pas voter pour les 2 p. 100 supplémentaires, mais si je ne peux pas les inscrire, je ne dois même pas les posséder.

Mme Smith: Si vous ne pouvez pas les inscrire, vous ne pouvez pas toucher vos dividendes, vous ne recevez pas le rapport annuel, et cetera.

M. Reid: Autrement dit, si je ne peux pas les inscrire, cela m'empêche de voter. Mais si je peux vendre ces actions sur le marché ouvert, récupérer mon investissement, cet actif existe toujours.

Mme Smith: Bien sûr.

M. Johnson: Monsieur le président, pendant toute la discussion on n'a cessé de parler de cette limite de 10 p. 100. Et maintenant, voilà que M^{me} Smith nous dit que si

[Texte]

if you had 12% you would be able to vote only 10%. That is certainly inconsistent with what we have heard. But under the National Transportation Act, if you have more than 10%, you have to notify the appropriate authorities that you have more than 10%.

Ms Smith: That is right; and they then can investigate that and make you get rid of it. It is not a "must get rid of"; it is an investigation under the National Transportation Act.

If you go back to paragraph 6.(1)(a)—

The Chairman: I guess the fact is, Morrissey, you could own the Brooklyn Bridge, if I could convince you to buy it and pay me for it.

• 1725

Mr. Johnson: Yes, Mr. Chairman, but that is not what we have been hearing ever since we started discussing this.

The Chairman: I understand what you are saying.

Mr. Johnson: Not more than 10% was allowed to any individual and not for more than 25% foreign ownership. If there is nothing in the bill limiting the ownership to 10% or 25%, it is not what we were led to believe.

Ms Smith: Paragraph 6.(1)(a) limits the ownership. It says, "beneficially owning or controlling, directly or indirectly, up to 10%".

You are asking me how it is going to be enforced. The way it gets enforced is through the registering of shares. As soon as somebody comes along and says that they want you to register these shares, the corporation looks it up and says that you cannot register them because you have too many. They only register up to 10%. You have to get rid of some.

The Chairman: No one in his right mind would own shares of any corporation which could not be registered. It is the only method of controlling it.

Mr. Reid: I agree with your comment, Mr. Chairman, except for this. As soon as we open up these shares for this kind of ownership, we open it up for foreign ownership. Envisage this fellow with his 12% holdings. He has 10% he can vote, but 2% he can make deals with. He knows they are not outstanding elsewhere. He has 12% of the equity in that corporation. If he has a much larger holding, what is to stop him from making deals to—

The Chairman: The only deal he can make is to sell. It is the only avenue open to him.

Ms Smith: He cannot register them, cannot vote them and cannot make a deal. He could give them to somebody else.

[Traduction]

l'on possède 12 p. 100, on ne peut voter que pour 10 p. 100. C'est le contraire de ce que nous avons entendu. Cela dit, aux termes de la Loi nationale sur les transports, si vous possédez plus de 10 p. 100, vous devez prévenir les autorités compétentes.

Mme Smith: Exactement. Elles peuvent ensuite faire une enquête et vous forcer à vous en débarrasser. Ce n'est pas une obligation absolue, mais c'est une enquête aux termes de la Loi nationale sur les transports.

Si vous vous référez au paragraphe 6.(1)a). . .

Le président: Monsieur Morrissey, vous pourriez être propriétaire du pont de Brooklyn si je réussissais à vous convaincre de l'acheter et de le payer.

M. Johnson: Oui, monsieur le président, mais ce n'est pas ce que nous avons entendu depuis le début de cette discussion.

Le président: Je comprends votre point de vue.

M. Johnson: Chaque personne pouvait posséder un maximum de 10 p. 100, la propriété étrangère étant restreinte à 25 p. 100. Si rien dans le projet de loi ne limite la propriété à 10 ou à 25 p. 100, ce n'est pas ce qu'on nous a dit jusqu'à présent.

Mme Smith: Le paragraphe 6.(1)a) limite la propriété. Il parle de: «être la détentrice ou la véritable propriétaire ou d'avoir le contrôle, directement ou indirectement. . . conférant plus de dix p. 100».

Vous me demandez comment on va faire respecter ces dispositions. Par l'inscription des actions. Dès qu'une personne se présente pour faire inscrire des actions, la Société consulte son dossier et lui dit: Vous ne pouvez pas les inscrire car vous en avez trop. Nous n'inscrivons les actions que jusqu'à concurrence de dix p. 100. Vous devez vous débarrasser d'une partie de vos actions.

Le président: Personne ne serait assez bête pour acheter des actions d'une société s'il est impossible de les faire inscrire. C'est le seul moyen de contrôle.

M. Reid: Je suis d'accord avec vous, monsieur le président, à une exception près; dès que ce type de propriété devient possible, la propriété étrangère également devient possible. Prenez quelqu'un qui détient 12 p. 100 de la Société. Il peut voter sur dix p. 100, mais les 2 p. 100 supplémentaires peuvent lui servir à conclure des ententes. Il sait que ces actions qu'il possède ne se trouvent pas ailleurs. Il possède bel et bien douze p. 100 de l'actif de cette Société. S'il en possède beaucoup plus, qu'est-ce qui l'empêche de s'entendre pour. . .

Le président: La seule chose qu'il puisse faire, c'est de vendre. C'est la seule possibilité.

Mme Smith: Il ne peut les inscrire, il ne peut pas voter et il ne peut pas conclure d'entente. Il pourrait les donner à quelqu'un d'autre.

[Text]

Mr. Minaker: This is not unlike the Bank Act. It seems to work in the Bank Act.

Ms Smith: It works in the Bank Act.

Mr. Minaker: Under the Transportation Act, is there a power to lift the licence for an airline if they do not adhere to the 25% ownership?

Ms Smith: Under the foreign ownership part, the licence gets lifted if you do not have 75% Canadian owned and controlled—

Mr. Minaker: There is that back-door control.

Ms Smith: Yes, it works on the 25%. The 10% is a review. Let us say somebody buys 15%, goes to the company and the company says that they will only register 10%. He says to register his 10% and then he turns around and gives 5% to his son-in-law. His son-in-law then registers the 5%. If that is seen as an associate relationship, which it would be, they violated another bit.

Mr. Reid: If I am a schemer and a scoundrel, I am not going to give it to my son or son-in-law; I am going to have another scoundrel who is going to—

Ms Smith: If you turn to subclause 6.(4) and look at all the people defined as associates, if he in any way makes a deal that we can prove and it is any one of those kinds of relationships, we have him and he puts his 10% in jeopardy as well.

Mr. Johnson: Ms Smith, the way I understand the 10% ownership is that you could have it for security, but for voting shares—

Ms Smith: You would have to assume that there would never be any dividend—you would not get yours because you were not registered—and that the only reason you were holding them was for capital gains.

• 1730

Mr. Johnson: Why is there not something in there that says that you would not be able to? It says:

beneficially owns or controls directly or indirectly, otherwise than by way of security only, voting shares to which are attached more than 10% of the votes.

Ms Smith: You recall your question before: were the shares going to be voting shares? The answer was yes. All the shares will be voting shares.

Mr. Johnson: Is it not true that you could have more than 10%, but you would not be able to vote more than 10%?

[Translation]

M. Minaker: Cela ressemble un peu à la Loi sur les banques. Dans la Loi sur les banques, apparemment ça fonctionne.

Mme Smith: Ça fonctionne bien dans la Loi sur les banques.

M. Minaker: La Loi sur les transports prévoit-elle la possibilité de confisquer la licence d'une compagnie aérienne qui ne respecte pas la règle des 25 p. 100?

Mme Smith: Aux termes des dispositions sur la propriété étrangère, une compagnie qui n'est pas possédée à 75 p. 100 par des Canadiens et contrôlée par eux verra sa licence supprimée. . .

M. Minaker: C'est une forme de contrôle à l'envers.

Mme Smith: Oui, cela fonctionne pour les 25 p. 100. Quant aux 10 p. 100, c'est une mesure de révision. Supposons que quelqu'un achète 15 p. 100 des actions puis aille les inscrire et que la compagnie lui dise qu'il ne peut inscrire que 10 p. 100 des actions. Il en inscrit 10 p. 100 puis il fait cadeau des 5 p. 100 qui restent à son beau-fils. Son beau-fils inscrit les 5 p. 100. Si cela est considéré comme une relation entre personnes liées, ce qui est le cas, c'est une autre violation.

M. Reid: Si je suis un filou et un escroc, je ne vais pas les donner à mon fils ou à mon beau-fils, je vais m'adresser à un autre escroc qui. . .

Mme Smith: Si vous vous référez au paragraphe 6.(4), si vous consultez la liste de tous les gens qui sont considérés comme des personnes liées, si nous pouvons établir qu'une entente a été conclue, que cela entre bien dans ce genre de relation, nous pouvons le coincer et ses 10 p. 100 sont menacés également.

M. Johnson: Madame Smith, si j'ai bien compris la règle de la propriété de 10 p. 100, vous pouvez posséder ces actions propres, mais pour ce qui est de voter. . .

Mme Smith: Il vous faudrait supposer qu'il n'y aura jamais de dividendes—et n'étant pas inscrit vous ne les recevriez pas—et que vous avez acheté des actions uniquement pour les gains en capital.

M. Johnson: Pourquoi n'a-t-on pas stipulé là-dedans que ce n'est pas possible? Je cite:

être la détentrice ou la véritable propriétaire ou d'avoir le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, d'actions avec droit de vote conférant plus de 10 p. 100 des droits de vote.

Mme Smith: Vous souvenez-vous de m'avoir demandé tout à l'heure si les actions allaient conférer le droit de vote? Je vous ai répondu que oui. Toutes les actions confèrent le droit de vote.

M. Johnson: Ne pourriez-vous être propriétaire de plus de 10 p. 100 des actions mais sans pouvoir voter pour plus de 10 p. 100?

[Texte]

The Chairman: Not only would you not be able to vote them, you would not be able to proxy them, and you would not be able to get any dividends from them. They would be as worthless as this piece of paper on the desk in front of me because they have no value.

Mr. Lewis (General Counsel): Maybe I can assist the member. You are absolutely correct in your assessment. The bill provides that the company will put constraints on share ownership in its articles. They will then be treated as constrained shares for the purpose of Part VII of the regulations of the Canada Business Corporations Act, saying that the directors shall not register, pay a dividend. So if the person bought in excess, his shares would not be registered. He would not even be recognized as an owner of those shares. He could not vote; he simply could not use the shares—

The Chairman: They would be valueless.

Mr. Lewis (General Counsel): —other than to sell. It is questionable whether or not you will be recognized as the owner.

Ms Smith: You may even have trouble transferring them.

The Chairman: It is highly unlikely that someone could accidentally go over the 10% margin when he is buying shares on the market.

Ms Smith: But even if he did, as soon as he tried to register them he would find out.

The Chairman: Yes, that is right.

Mr. Johnson: I did not intend to ask that question in the first place. Why was there not something put in the bill which stated that there would have to be representation from the ownership? As I see it, it is not necessary for anybody who owns shares in the corporation to be on the board of directors.

Ms Smith: Are you saying that in order to be a director you have to own shares?

Mr. Johnson: Yes.

Ms Smith: That is a matter for the board to decide. Some boards decide that they want people who own shares. For the purposes of insider trading, some boards prefer that members do not own shares.

The important thing is that nobody can vote for those directors except people who own shares. So even if the directors themselves did not own shares, the people who elect them must own shares.

The Chairman: Are there any other questions? This is probably the key clause in the whole bill so let us take our time and do it properly. I just have a small question, Ms Smith. It flows from what Mrs. Sparrow asked and it is really only a detail. In your opinion, how do you think it would proceed? The initial meeting of the shareholders would have present the existing board of directors. Do

[Traduction]

Le président: Non seulement vous serait-il impossible de voter, vous ne pourriez pas non plus les céder sous procuration, vous ne pourriez pas non plus en tirer des dividendes. Elles seraient aussi inutiles que ce morceau de papier sur la table et n'auraient aucune valeur.

M. Lewis (avocat-conseil général): Permettez-moi de vous aider. Vous avez parfaitement raison, le projet de loi prévoit que la compagnie restreindra la propriété des actions. Aux termes de la Partie VII des règlements de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, ces actions seront considérées comme des actions à participation restreinte et les administrateurs refuseront de les inscrire ou de verser des dividendes. Ainsi, si une personne a acheté trop d'actions, celles qu'elle possède en excédent ne seront pas inscrites. Cette personne ne serait même pas considérée comme étant propriétaire de ces actions. Elle ne pourrait pas voter, elle ne pourrait absolument pas utiliser les actions.

Le président: Elles n'auraient aucune valeur.

M. Lewis (avocat-conseil général): ... sauf si elle veut les vendre. On est donc en droit de se demander si oui ou non cette personne serait considérée comme propriétaire.

Mme Smith: Il serait peut-être même difficile de les transférer.

Le président: Il est fort peu probable que quelqu'un fasse l'acquisition par erreur d'actions représentant plus de 10 p. 100 de la Société en les achetant sur le marché.

Mme Smith: Mais même si c'était le cas, il s'en apercevrait dès qu'il essaierait de les inscrire.

Le président: Exactement.

M. Johnson: Au début, je n'avais pas l'intention de poser cette question, mais pourquoi n'a-t-on pas prévu que les propriétaires devaient être représentés? D'après ce que je comprends, les détenteurs d'actions dans la société ne sont pas tenus de siéger au conseil d'administration.

Mme Smith: Vous dites que pour être administrateur, vous devez posséder des actions?

M. Johnson: Oui.

Mme Smith: C'est au conseil d'en décider. Certains conseils cherchent à attirer des propriétaires d'actions. Pour éviter les délits d'initiés, certains conseils préfèrent que leurs membres ne possèdent aucune action.

L'important, c'est que personne ne peut voter pour ces administrateurs sauf les gens qui possèdent des actions. Ainsi, même si les administrateurs eux-mêmes ne sont pas propriétaires, les gens qui les élisent doivent posséder des actions.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? C'est probablement la clause la plus importante du projet de loi, il importe donc de faire le tour de la question. Madame Smith, j'ai une petite question à vous poser. Je reviens à ce que M^{me} Sparrow disait, c'est un petit détail. À votre avis, comment les choses vont-elles se passer? Le conseil d'administration actuel assistera probablement à la

[Text]

you think at that meeting a nominating committee would be formed or do you think, with prudence, the board of directors prior to that meeting would have put together a slate that they would bring to the initial meeting of the shareholders? I am curious. What do you think would happen?

Ms Smith: Normally the existing board puts a slate together and then they open it to nominations from the floor.

The Chairman: That is what I thought.

Ms Smith: If we do our job right in encouraging people to not only own shares but also to vote them, they will all go to the annual meeting and they will make nominations.

Mr. Minaker: Where is it covered that proper notification of the annual meetings must be sent to the shareholders?

Ms Smith: Those are all rules under the Canada Business Corporations Act, so that is why—

Mr. Minaker: It will state that. Okay.

Ms Smith: When we make this a company under the Canada Business Corporations Act, all those rules will apply to it.

• 1735

Mr. Minaker: Just so long as we have it on the record so that if anybody comes forward they know that.

Ms Smith: Yes.

The Chairman: Any other questions?

Mr. Reid: On subclause (5) now in relation to that great subclause (4)—

The Chairman: In clause 11 I do not think that there is a subclause (5).

Ms Smith: No. There is a subclause (4).

Mr. Reid: In clause 6, we have been referred to all that associate business, and then it talks about exceptions. I am looking at the exceptions.

The Chairman: Have you a question on that?

Mr. Reid: I have not got that far.

The Chairman: We had passed clause 6, but I am quite happy to go back and explain it. Do you have a problem with that exceptions subclause?

Perhaps, Ms Smith, you might just explain it briefly.

Ms Smith: I am going to ask Mr. Lewis.

Mr. Lewis (General Counsel): This provision parallels earlier legislation, which again is modelled on earlier legislation, and basically it gives a shareholder an opportunity to file a statutory declaration stating or

[Translation]

première réunion des actionnaires. Pensez-vous que l'on créera un comité de nomination lors de cette réunion ou encore que le conseil d'administration choisira la voie de la prudence et préparera d'avance une liste pour la proposer aux actionnaires? Je suis curieux. À votre avis, que se passera-t-il?

Mme Smith: D'ordinaire, le conseil sortant prépare une liste et demande ensuite s'il y a des nominations dans l'assistance.

Le président: C'est ce que je pensais.

Mme Smith: Si nous faisons bien notre travail, si nous encourageons les gens non seulement à acquérir des actions mais également à voter, ils iront tous à la réunion annuelle et ils proposeront des nominations.

M. Minaker: Où dit-on que les actionnaires doivent être prévenus d'avance qu'il y aura une réunion annuelle?

Mme Smith: Cela figure dans la Loi sur les Sociétés commerciales canadiennes et c'est pourquoi. . .

M. Minaker: C'est prévu, d'accord.

Mme Smith: Lorsque cette compagnie relèvera de la Loi sur les Sociétés commerciales canadiennes, toutes ces règles s'appliqueront.

M. Minaker: Du moment que c'est officiellement inscrit au compte rendu pour tous ceux qui voudraient le savoir.

Mme Smith: En effet.

Le président: D'autres questions?

M. Reid: Au sujet du paragraphe (5), et de son rapport avec le fameux paragraphe (4). . .

Le président: Je ne pense pas qu'il y ait de paragraphe (5) à l'article 11.

Mme Smith: Non. L'article s'arrête au paragraphe (4).

M. Reid: Non, il s'agit de l'article 6: au paragraphe 4, on parle des personnes liées, mais on ajoute aussi des exceptions au paragraphe 5. C'est ce paragraphe-là que je suis en train de lire.

Le président: Avez-vous des questions là-dessus?

M. Reid: Pas encore.

Le président: Nous avons déjà adopté l'article 6, mais j'accepte volontiers d'y revenir et de vous donner les explications qu'il faut. Avez-vous des difficultés à comprendre les exceptions?

Madame Smith, vous pourriez peut-être les lui expliquer brièvement.

Mme Smith: Je demanderais à M. Lewis d'expliquer.

M. Lewis (avocat-conseil général): Cette disposition-là reprend celle qui se trouvait dans des projets de loi précédents et donne au fond à l'actionnaire la possibilité de déposer une déclaration solennelle dans laquelle il

[Texte]

providing evidence to the company that he is not holding shares as an associate—perhaps as it may appear in subclause 6.(4)—and on the basis of that statutory declaration he can be held outside of the associate test in rule 4.

Ms Smith: Suppose, for example, that a husband and wife both independently decided to buy shares. If they then made a declaration that they were not associates and they were not voting them together, that would be allowed. But they would have to make a declaration. Otherwise, they would be caught under subclause 6.(4). It is very liberated.

The Chairman: Many husbands and wives I know would not vote the same way—

Ms Smith: Exactly.

The Chairman: —on many things. I hear many stories about that.

Ms Smith: I should just point out also that, in exceptions, when there is a really little block of shares, like 100 shares or something—and in this case we have used the lesser of 0.02% of the votes or 5,000—we do not want to have to force the corporation to fool around with all that. It is not enough to bother with to test these rules. So we have always cut off at some small amount. It is the 10% and those kinds of people you want to worry about, not the people with 5,000 shares.

Mr. Johnson: So that applies to associated corporations too?

Ms Smith: Yes, but if they only have a few shares, like 0.02% of the votes, it would not be enough to worry about.

Clause 11 agreed to.

On clause 12—*Qualification of shares*

Ms Smith: Just a bit of background here. Under various insurance company and loans acts, there was a requirement that a company had to be legal for life for these people to invest in it, and there are certain definitions of legal for life in terms of their performance.

There are a number of ways that companies make themselves legal for life. They usually buy a shell and then they get around all this. We have traditionally put this kind of clause in the bill, which makes the companies legal for life, which allows the shares and bonds to be bought by trust companies and loan companies. It does not, however, absolve the managers of those things from what we call the “prudent man” test. So, even though they may invest in them, they still must supply their own analysis and tests and so forth. It is my understanding that most of these acts that have this in them are to be changed

[Traduction]

énonce et prouve à la Société qu'il n'est lié à aucune autre personne détenant des actions—les personnes liées sont définies au paragraphe 6.(4)—et que, par conséquent, cette déclaration permet de ne pas l'assujettir au test de la règle 4.

Mme Smith: Supposez, par exemple, que deux conjoints décident indépendamment un de l'autre d'acquies des actions. Si, par une déclaration solennelle, ils énoncent qu'ils ne sont pas personnes liées et qu'ils ne voteront pas ensemble, ils ont le droit d'acquies ces actions. Mais pour le faire, ils doivent soumettre une déclaration solennelle, sans quoi le paragraphe 6.(4) s'appliquerait à eux. C'est un projet de loi très à la page.

Le président: Beaucoup de couples que je connais ne voteraient pas de la même façon. . .

Mme Smith: Exactement.

Le président: . . . à bien des égards. C'est souvent ce que j'entends dire.

Mme Smith: Au même paragraphe, celui des exceptions, nous parlons d'un petit bloc d'une centaine d'actions, par exemple, et dans ce cas-ci nous avons précisé deux centièmes p. 100 des droits de vote, pour un maximum de 5,000. Nous ne voulons pas avoir à forcer la Société à jouer avec ces chiffres. Ce n'est pas une quantité suffisante pour qu'on se donne la peine d'appliquer les règles. Voilà pourquoi nous avons imposé une limite aussi faible. Après tout, ceux qui nous inquiètent ce sont ceux dont les actions représentent 10 p. 100, et non pas ceux qui en ont 5,000.

M. Johnson: Cela s'applique également aux sociétés liées?

Mme Smith: Oui, mais si elles ne possèdent que quelques actions qui représentent deux centièmes p. 100 des droits de vote, cela ne vaut pas la peine que l'on s'en inquiète.

L'article 11 est adopté.

Article 12—*Qualité de placements autorisés: actions*

Mme Smith: Je vous donne quelques explications. En vertu de diverses lois régissant les compagnies d'assurance et de prêt, on exige que les sociétés constituent des placements admissibles pour que les compagnies d'assurance et de prêt puissent y investir; et la définition de ce qu'est un placement admissible dépend du rendement des sociétés en question.

On peut devenir un placement admissible de diverses façons. D'ordinaire, il suffit d'acheter une société à statut spécial pour contourner la difficulté. Nous insérons d'habitude ces articles dans les projets de loi de ce genre, parce que cela fait des sociétés des placements admissibles, ce qui permet aux compagnies de fiducie et de prêt d'acheter de leurs actions et de leurs obligations. Mais cela ne dispense pas les directeurs d'appliquer toutes les règles de prudence. Par conséquent, même s'ils peuvent investir dans ces sociétés de placement admis, les directeurs doivent quand même décider par des analyses et les tests

[Text]

to a "prudent man" test in fairly short order, because it just has not worked.

Mrs. Sparrow: Ms Smith, does that cover, then, a trust company, who really could have control of 10%, 15%, or 20% if they are exercising the votes for their clients?

• 1740

Ms Smith: It is not so much for that reason, it goes back to our previous discussion. Under the rules, as they are now, if a trust company in Canada wanted to buy these shares and the company did not have the financial performance that makes it "legal for life", which I believe is profits in four of the last five years, then even if they thought it was good, they could not invest. This section allows them to.

M. Grisé: À l'article 12, si je comprends bien, on confère le statut de société de placements admissibles à la nouvelle société. Est-ce qu'Air Canada pourrait, par la vente de ses actions, faire un genre de troc, c'est-à-dire échanger les actions d'Air Canada avec une autre société?

Ms Smith: No, I do not think so.

M. Grisé: Il faut absolument que les actions de la société soient émises à des des compagnies de fiducie, des compagnies de...

Ms Smith: If they were able to take Air Canada shares, trade them for—

Mr. Grisé: For CIL shares.

Ms Smith: CIL shares, through a trust company or a loan company—

Mr. Grisé: Or directly.

Ms Smith: Directly, they could. That would not have anything to do with this section. That would be it. Air Canada can buy or trade shares.

Mr. Lewis (General Counsel): Air Canada will have the powers of any corporation, so it could make an investment in another corporation, just as it has now.

Ms Smith: What this section deals with is things like insurance companies. Can an insurance company buy Air Canada shares? Without this section, no.

Mr. Lewis (General Counsel): The institutional investor.

The Chairman: Does that satisfy the members?

Mr. Johnson: In other words, a pension fund could buy into this?

[Translation]

requis s'il est opportun de le faire. Si je comprends bien, la plupart des lois citées à cet article et qui définissent les placements admissibles doivent être modifiées sous peu pour que la définition soit remplacée par le test de la prudence, parce que cela ne semble pas avoir donné les résultats escomptés.

Mme Sparrow: Madame Smith, cela tient-il compte des sociétés de fiducie qui pourraient véritablement contrôler 10 ou même 20 p. 100 des actions ayant droit de vote, s'il advenait qu'elles votent au nom de leurs clients?

Mme Smith: Ce n'est pas tellement cette raison-là qui est en cause; je vous renvoie à ce dont nous avons déjà discuté. En vertu des règles actuelles, si une société de fiducie canadienne voulait acheter des actions d'une tierce société, mais que celle-ci ne soit pas suffisamment rentable du point de vue financier pour qu'elle puisse être considérée comme un placement admissible—et pour cela il faut regarder quels ont été les profits de quatre des cinq dernières années—la compagnie de fiducie ne pourrait pas investir, même si elle considérait le placement judicieux. Maintenant, cet article-ci le lui permet.

Mr. Grisé: If I understand clause 12, the new company is given the status of a "legal for life" corporation. Could Air Canada sell its shares and do some bartering, that is exchange Air Canada's shares with those of another company?

Mme Smith: Non, je ne le crois pas.

Mr. Grisé: In that case, Air Canada's shares have to be sold to trust or loan...

Mme Smith: Si on pouvait prendre les actions d'Air Canada et les échanger contre...

M. Grisé: ... des actions de la CIL.

Mme Smith: Par l'entremise d'une compagnie de fiducie ou de prêt...

M. Grisé: Ou directement.

Mme Smith: Directement, c'est possible. Mais cela n'aurait rien à voir avec cet article-ci. Air Canada peut tout simplement acheter ou échanger des actions.

M. Lewis (avocat-conseil général): Air Canada aura les pouvoirs qu'a n'importe quelle autre société, et peut donc investir dans une tierce société, tout comme elle peut déjà le faire maintenant.

Mme Smith: Cet article-ci traite de compagnies d'assurance. Autrement dit, une compagnie d'assurance peut-elle acheter des actions d'Air Canada? En l'absence de cet article-ci, elle ne le pourrait pas.

M. Lewis (avocat-conseil général): L'article traite des investisseurs institutionnels.

Le président: Cela vous satisfait-il?

M. Johnson: Autrement dit, un fonds de pension pourrait acheter des actions?

[Texte]

Ms Smith: Canadian pension funds could not buy Air Canada stock unless Air Canada was "legal for life". That is a rule under the Pension Benefits Standards Regulations. I first ran into this CN. Because they did not have the profit picture they needed under these definitions, CN was having to borrow outside of Canada, was unable to borrow in Canada.

What this section does is, by law, declare Air Canada "legal for life", so that Canadian pension funds, insurance companies, loan companies, trust companies can buy the stock if they wish to. It does not oblige them to it, it just enables them to.

Mr. Grisé: Not more than 10%.

Ms Smith: Not more than 10%; all the other rules apply.

Mr. Reid: As a very elementary phrase for the purpose of understanding clause 12, what do you mean by "legal for life" as it applies to this clause?

Ms Smith: "Legal for life" is a definition in these various acts. It relates to their financial performance and return on investment over the past five years. If a company does not meet that test, then insurance companies and so forth are not allowed to invest in them. What most big companies do, if they do not meet the test, is buy a shell company that does meet the test. That gives them the status, and so pension funds can invest.

Mr. Reid: So this clause now makes the company retroactive?

Ms Smith: No, from the time this is passed.

Mrs. Sparrow: And it makes it "legal for life".

Ms Smith: It does not require anybody, of course, to buy the stock, but it allows them to. You will find a section like this in the other bills we have had here.

Mr. Reid: It is a legislated way of saying Air Canada is a security that insurance companies can buy.

Ms Smith: That is right.

Clause 12 agreed to.

On clause 13—*Consequential amendments*

The Chairman: Inconsequential amendments, I see no problem with that. Does anyone see any problem with that? Does clause 13 carry? Question? Yes, Mr. Grisé.

[Traduction]

Mme Smith: En vertu d'un des règlements sur les normes des prestations de pension, les fonds de pension de sociétés canadiennes ne pourraient pas acheter d'actions d'Air Canada, à moins que cette dernière ne soit considérée comme un placement admissible. La première fois que j'ai vu une situation semblable, c'était avec le CN. Étant donné que la rentabilité du CN ne répondait pas aux définitions, le CN n'était pas en mesure d'emprunter au Canada et devait se tourner vers l'étranger.

Cet article-ci permet donc à Air Canada de devenir légalement un placement admissible, de sorte que les fonds de pension canadiens, les compagnies d'assurance, les compagnies de prêt et les compagnies de fiducie peuvent acheter de ses actions, si elles le souhaitent. Rien ne les y oblige, mais rien ne le leur interdit non plus.

Mr. Grisé: Mais pas plus de 10 p. 100 des actions.

Mme Smith: Pas plus, toutes les autres règles continuent à s'appliquer.

Mr. Reid: Pourriez-vous me donner une définition élémentaire de ce que vous entendez par «placement admissible» pour que je puisse comprendre l'article 12?

Mme Smith: On trouve la définition de ce qu'est un «placement admissible» dans toutes ces lois qui sont énumérées. La définition porte sur le rendement financier et les revenus de placement des sociétés au cours des cinq dernières années. Si une société ne répond pas au test du «placement admissible», les compagnies d'assurance et autres n'ont pas le droit d'y investir. Ce que font la plupart des grandes entreprises, si elles ne répondent pas aux critères, c'est acheter une société à statut spécial qui, elle, répond aux critères. Cela leur confère donc le statut voulu, et les intéressés, comme les fonds de pension, peuvent donc y investir.

Mr. Reid: L'article s'applique-t-il rétroactivement à Air Canada?

Mme Smith: Non, il faut attendre que le projet de loi soit adopté.

Mme Sparrow: Et Air Canada deviendra alors «placement admissible».

Mme Smith: Cela n'oblige personne à lui acheter des actions, bien sûr, mais cela ne fait que lui en donner la possibilité. Tous les autres projets de loi de privatisation comportaient eux aussi un article semblable.

Mr. Reid: C'est une façon de déclarer par une loi qu'Air Canada est une valeur que peuvent acheter les compagnies d'assurance.

Mme Smith: C'est exact.

L'article 12 est adopté.

Article 13—*Modifications corrélatives*

Le président: Je ne vois pas de difficultés avec cet article. Quelqu'un a-t-il des questions? L'article 13 est-il adopté? Monsieur Grisé, vous avez une question?

[Text]

• 1745

M. Grisé: Selon cet article, Air Canada ne sera plus une société d'État en vendant 45 p. 100 de ses actions. C'est clairement stipulé dans cette loi-là. Le gouvernement du Canada conserve le contrôle des actions, mais à cause de cette loi-là, même si Air Canada est actionnaire minoritaire comparativement au gouvernement, elle devient une société privée. Elle n'est plus une société d'État. Est-ce que cela s'est fait ailleurs, lors de la privatisation d'autres sociétés d'État? Est-ce que d'autres sociétés dont le gouvernement détient la majorité des actions sont devenues des sociétés privées en vertu d'un projet de loi particulier comme celui que nous avons devant nous?

Mr. Lewis (General Counsel): Under the Financial Administration Act, by definition, if a corporation is 100% owned, it is a parent Crown corporation within the meaning of that act. As soon as one share is sold it falls outside that definition and it is no longer a parent Crown corporation. We have had a series of mixed enterprises, and if it is a mixed enterprise—that is, some of the shares are owned by the Crown, some of the shares are owned by the public—it is not a Crown corporation within the meaning of the Financial Administration Act.

Mr. Grisé: All of them are considered private corporations?

Mr. Lewis (General Counsel): Private corporations, as the term tends to be put, is a mixed enterprise, indicating—

Ms Smith: We call them “mex” and “jex”.

Clause 13 agreed to.

On clause 14—*Repeal of 1977-78, c. 5*

Mr. Minaker: I am only an engineer, not a lawyer, but the word “Director” is ambiguous. I looked to see if there was any definition in the act, and there is not. In your explanation you indicated that this clause would exempt the Director, Corporations Branch, Department of Consumer and Corporate Affairs. Is it the Director of the Corporations Branch of the Department of Consumer and Corporate Affairs it exempts, or is it a director of Air Canada? Is there any need for a definition there?

Mr. Lewis (General Counsel): It is a capital “D”, Director. In the interpretation section the terms used in this act have the meaning. I refer you to clause 2.(2):

(2) Unless a contrary intention appears, words and expressions used in this Act have the same meaning as in the Canada Business Corporations Act.

The term “Director”, with a capital “D”, is defined in that act to mean the Director of the Corporations Branch.

[Translation]

Mr. Grisé: Under clause 14, Air Canada will no longer be a Crown corporation as soon as it puts up for sale 45% of its shares. The Government of Canada will still remain the majority shareholder, and even if Air Canada becomes the minority shareholder, it will be considered a private company. Was this the way it was done elsewhere when other Crown corporations were privatized? Have other Crown corporations whose majority shareholder is the government become private companies under a bill like the one that we are studying?

M. Lewis (avocat-conseil général): D'après la Loi sur l'administration financière, si une société est propriété à 100 p. 100 du gouvernement, elle est considérée par définition comme une société d'État mère. Dès qu'une action est vendue, la définition ne s'applique plus, et la société n'est plus considérée comme une société d'État mère. Nous avons déjà eu un certain nombre d'entreprises dites mixtes, c'est-à-dire dont certaines des actions sont toujours propriété de la Couronne, et dont les autres ont été offertes au public; mais à partir du moment où il s'agit d'une entreprise mixte, l'entreprise n'est plus considérée comme société d'État d'après la Loi sur l'administration financière.

M. Grisé: Elles sont toutes considérées comme des sociétés privées?

M. Lewis (avocat-conseil général): Les sociétés privées, telles qu'on les entend généralement, sont des entreprises mixtes, ce qui signifie...

Mme Smith: Ce sont des entreprises mixtes et des entreprises en participation.

L'article 13 est adopté.

Article 14—*Abrogation de 1977-1978, ch. 5*

M. Minaker: Je ne suis pas avocat, mais simplement ingénieur, et il me semble que le terme «directeur» est ambigu. J'en ai cherché une définition dans la loi, mais n'en ai pas trouvé. Vous avez expliqué que cet article exempterait le directeur, de la direction des corporations, au ministère de la Consommation et des Corporations. Est-ce le directeur même à la direction des Corporations, au ministère de la Consommation et des Corporations, qui est exempté, ou est-ce un directeur d'Air Canada? Faut-il définir?

M. Lewis (avocat-conseil général): C'est le directeur, avec un «D». Vous trouverez le sens que l'on prête à ce terme à l'article 2 du projet de loi, Définitions et application. Au paragraphe 2.(2), on dit ceci:

(2) Sauf indication contraire, les termes de la présente loi s'entendent au sens de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes.

Le terme «Directeur», avec un «D», est donc défini dans la loi et s'applique au directeur de la direction des Corporations.

[Texte]

Mr. Minaker: So it is under subclause 2.(2).

The Chairman: Subclause 2.(2) tells us that it is under the Canada Business Corporations Act, and it is the Canada Business Corporations Act that describes "Director".

Mr. Reid: My question is regarding subsection 181.(5) of the Canada Business Corporations Act, which the Director is not required to comply with. It is just fixing up the date, but—

Ms Smith: Do you have your clause-by-clause part of the book?

Mr. Reid: Yes.

Ms Smith: If you turn to page 21 of that.

The Chairman: Any other questions with regard to clause 14?

M. Grisé: Cela veut simplement dire qu'étant donné qu'Air Canada devient une société privée, elle ne sera plus assujettie aux directives ou prérogatives du directeur de Consommations et Corporations comme elle l'était depuis l'adoption de la Loi de 1977. Elle est maintenant assujettie à la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes.

• 1750

Ms Smith: That is subclause 14.(1).

Mr. Lewis (General Counsel): Subsection 188.(1) is the continuance section under the CBCA. That specific section requires the director to send a notice to the jurisdiction it would otherwise come from. This was created by special act. There is no place for him to send a notice, so we had to provide—

M. Grisé: C'est cela.

Mr. Lewis (General Counsel): —for it to make it fit.

Mr. Grisé: Okay. *Merci.*

Clauses 14 and 15 agreed to.

The Chairman: Shall the schedule carry?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Johnson: Before we have the final vote on the bill I want it in the record that I do not agree with the fact that a majority shareholder in a company could not exercise its right to vote. I do not know of any company that it is carried by minorities, so I disagree with the government's not having the right to exercise its power. I do not know of any company in which minority shareholders could vote to borrow or do anything else without the majority.

Ms Smith: As I said before, that is not a part of the bill. It is policy statement by the minister. He does not give up the legal right to vote. He decides that this is the way he is going to do it. It is certainly a question you should debate

[Traduction]

M. Minaker: Au paragraphe 2.(2)?

Le président: Le paragraphe 2.(2) nous explique que c'est la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes qui définit le terme «Directeur».

M. Reid: J'ai une question au sujet du paragraphe 185.(5) de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes auquel le directeur n'a pas à se conformer. On ne parle que de préciser la date, mais. . .

Mme Smith: Avez-vous en main le livre explicatif et le chapitre sur les explications article par article?

M. Reid: Oui.

Mme Smith: Dans ce cas, je vous renvoie à la page 21.

Le président: Y a-t-il d'autres questions au sujet de l'article 14?

Mr. Grisé: This clause means only that once Air Canada becomes a private corporation, it will not be subject anymore to the guidelines nor to the prerogatives of the Director of Corporations Branch of the Department of Consumer and Corporations as it has been since 1977 when the Air Canada Act was passed. The corporation will be subject to the Canada Business Corporations Act.

Mme Smith: Oui, d'après le paragraphe 14.(1).

M. Lewis (avocat-conseil général): Le paragraphe 188.(1) de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes porte sur la prorogation et oblige le directeur à envoyer un avis à l'administration compétente. Or, dans le cas qui nous occupe, nous avons dû de façon toute spéciale prévoir le cas, puisque rien. . .

Mr. Grisé: Exactly.

M. Lewis (avocat-conseil général): . . . ne l'obligeait à envoyer un avis.

M. Grisé: Bien. *Thank you.*

Les articles 14 et 15 sont adoptés.

Le président: L'annexe est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

M. Johnson: Avant de passer à la mise aux voix finale du projet de loi, je voudrais dire officiellement que je ne souscris pas au fait qu'un actionnaire majoritaire d'une société ne puisse pas exercer son droit de vote. Je ne connais pas de société qui soit dirigée par ses actionnaires minoritaires, et je ne vois pas pourquoi le gouvernement n'aurait pas le droit d'exercer ses pouvoirs. Je ne connais pas de société dont les actionnaires minoritaires aient le droit de décider par vote d'emprunter, par exemple, sans avoir l'assentiment de la majorité.

Mme Smith: Je répète que cela n'a rien à voir avec le projet de loi. Il s'agit plutôt d'un énoncé de politique du ministre. Ce dernier n'abandonne absolument pas son droit légal de voter. Il choisit tout simplement de

[Text]

with him. But under the Canada Business Corporations Act, a shareholder who does not act in the best interests of the corporation can be sued by the minority or indeed the majority shareholders.

One of the feelings is that the government as shareholder may not behave in a commercial way. It would therefore be subject to that part of the Canada Business Corporation Act. The private sector shareholders may well demand—as they did in the U.K. with British Telecom, which was only 50% sold—that there is a provision like that in their prospectus. The private sector does not rely on governments to behave commercially.

Mr. Johnson: It satisfies me somewhat when you say that the government has the right to exercise its vote.

Ms Smith: It cannot give up its legal vote.

Mr. Johnson: But if that right was not there, then I would think that it would be wrong.

Ms Smith: That is why it is not in the bill. The legal right remains.

Mr. Johnson: Okay, that satisfies me.

Ms Smith: It is a policy decision that the minister made.

The Chairman: I would suggest to you, as someone on the outside, that this has been done to sell the shares. If the government were retaining control, the shares would not sell nearly as well. The shareholders know that in purchasing shares they are purchasing an active part of the company and are not going to have fight the government in order to vote their shares. I think you will find that is really why it is there.

Mr. Johnson: I understood why the minister said that. I am satisfied now that the right exists.

Ms Smith: If you go back and look at his April 12 statement, you will find he said it there.

Mr. Reid: We have heard the distinction between a legal position and a policy statement. Sometimes people are criticized on a credibility basis for falling back on policy statements.

• 1755

I do not anticipate this being so, but suppose the sales were not as you would anticipate and suppose 25% or less of the shares were sold, is there any reservation on that policy statement? I might be more reluctant to continue the Crown in a passive manner at that small lesser holding than I would at 45%, because at 45% you get a

[Translation]

fonctionner ainsi. Vous devriez lui poser la question. Aux termes de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, l'actionnaire qui n'agit pas dans les meilleurs intérêts de la société peut être poursuivi en justice par les actionnaires minoritaires et, bien sûr, par les actionnaires majoritaires aussi.

C'est parce qu'on pourrait croire que le gouvernement, en tant qu'actionnaire, pourrait ne pas agir dans le meilleur intérêt commercial qui soit. Voilà pourquoi on assujettit la Société à la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes. Les actionnaires privés pourraient bien exiger, comme ils l'ont fait au Royaume-Uni dans le cas de British Telecom qui n'avait vendu que 50 p. 100 de ses actions, qu'une telle disposition soit incluse à leur prospectus. Le secteur privé ne s'attend pas à ce que les gouvernements aient une orientation commerciale.

M. Johnson: Cela me satisfait, puisque vous m'assurez que le gouvernement peut toujours exercer son droit de vote.

Mme Smith: Le gouvernement ne peut pas légalement abandonner son droit de vote.

M. Johnson: S'il n'avait pas le droit de voter, il faudrait combler cette lacune.

Mme Smith: Mais c'est parce qu'il en a toujours légalement le droit qu'il n'est pas nécessaire de le préciser dans le texte même du projet de loi.

M. Johnson: Bien, cela me satisfait.

Mme Smith: C'est le ministre qui a pris cette décision politique.

Le président: Moi qui ne suis pas spécialiste, je pense que c'est pour vendre les actions que l'on a agi ainsi. Si le gouvernement gardait tout le contrôle, je suis convaincu que les actions ne se vendraient pas aussi bien. Les actionnaires savent qu'en acquérant des actions, ils pourront ainsi participer de façon beaucoup plus active aux affaires de la Société, sans avoir à s'opposer au gouvernement à chaque fois. Je pense que c'est pour cela que l'on a agi ainsi.

M. Johnson: Je comprends maintenant pourquoi le ministre a agi ainsi. Je sais maintenant que le gouvernement garde toujours son droit de vote.

Mme Smith: Vous n'avez qu'à vous reporter à la déclaration du ministre du 12 avril, tout y est dit.

M. Reid: Nous venons de nous faire expliquer la distinction entre un point de vue juridique et un énoncé de politique. On met parfois en doute la crédibilité des gens parce qu'ils se rabattent sur des énoncés de politique.

J'espère qu'il n'en sera pas ainsi, mais advenant que les actions se vendent moins bien que prévu et que le public n'en achète que 25 p. 100 ou même moins, cela change-t-il quelque chose à l'énoncé de politique? Si j'étais l'État, et que les intérêts privés soient propriétaires de moins de 45 p. 100 des actions, j'hésiterais peut-être à continuer

[Texte]

cross-section of interest and contribution that you would not ordinarily get at that shareholders' meeting.

Ms Smith: Again, I would like you to raise that with the minister. That was a Cabinet decision and I would think he would go back to Cabinet at that point.

Clause 1 agreed to.

The Chairman: Shall the title pass?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Is the bill as amended agreed to?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I order a reprint of Bill C-129 as amended for the use of the House of Commons at report stage?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I have one bit of business. I need a motion that we agree to reimburse three of the witnesses who travelled here: Professor Lazar, Dr. Donner and the Air Canada Employees Ownership Committee.

Mr. Grisé: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: Are there any other matters? If not, I wish to thank the staff and members of the committee for working so diligently. I think we are all saddened by the fact that the opposition members saw fit not to attend this afternoon. The committee's work would have been perhaps made easier if they were here, but that sometimes happens.

Thank you very much. The committee stands adjourned.

[Traduction]

d'être aussi passif, parce qu'à 45 p. 100, il est possible d'avoir un bon profil d'intérêt et de participation divers, profil qu'on n'obtiendrait pas à moins.

Mme Smith: Je vous demanderais encore une fois de poser la question au ministre. C'est le Cabinet qui a pris cette décision, et je suppose qu'il voudrait en reparler au Cabinet.

L'article 1 est adopté.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi amendé est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je faire rapport, à la Chambre, du projet de loi modifié?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je réordonner la réimpression du projet de loi C-129, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

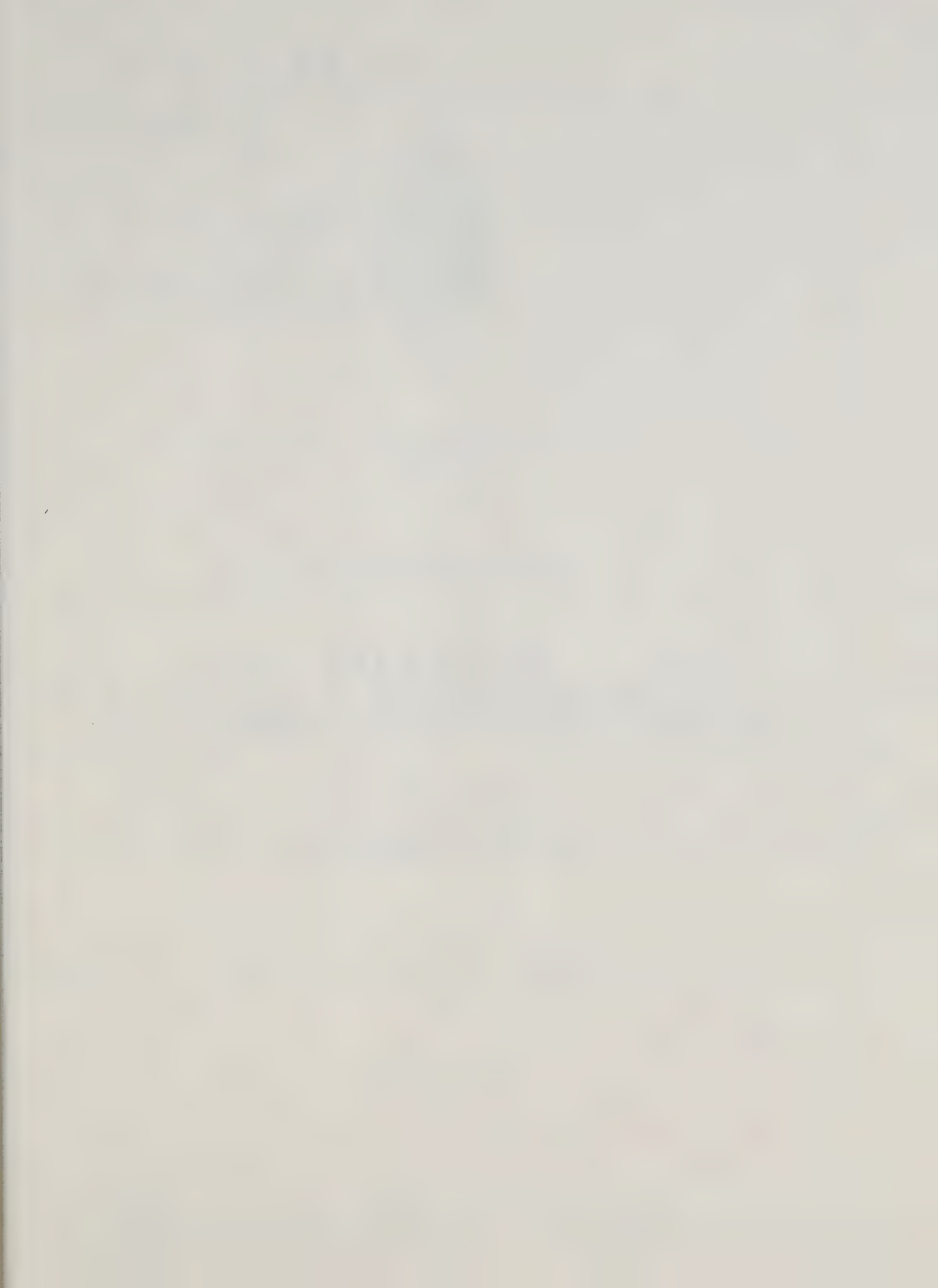
Le président: Il nous reste un point à régler. J'ai besoin d'une motion permettant de rembourser trois des témoins qui sont venus comparaître: le professeur Lazar, M. Donner et le Comité de participation à l'entreprise des employés d'Air Canada.

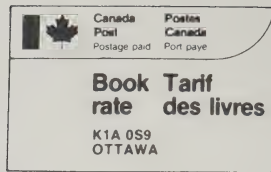
M. Grisé: Je propose la motion.

La motion est adoptée.

Le président: Y a-t-il d'autres questions à régler? Dans ce cas, je veux remercier le personnel et les membres du Comité d'avoir travaillé avec autant de diligence. Malheureusement, les membres de l'Opposition n'ont pas jugé bon d'assister à la séance de cet après-midi. Les travaux du Comité en auraient peut-être été facilités, mais ce sont des choses qui arrivent.

Merci beaucoup. La séance est levée.





If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Office of Privatization and Regulatory Affairs:

Janet R. Smith, Deputy Minister;
Douglas G. Lewis, General Counsel, Legal Services.

From the Office of the Commissioner of Official Languages:

Gilbert Langelier, Chief, Complaints and Audit Division.

TÉMOINS

Du Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires:

Janet R. Smith, sous-ministre;
Maître Douglas G. Lewis, avocat général, Service du contentieux.

Du Bureau du Commissaire aux langues officielles:

Gilbert Langelier, chef, Division des plaintes et de la vérification.



CANADA

INDEX

LEGISLATIVE COMMITTEE ON

BILL C-129 Air Canada Public Participation Act

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-3

•

1988

•

2nd Session

•

33rd Parliament

Chairman: J.R. Ellis



Published under authority of the Speaker of the House of Commons by
the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USERS

This Index is a subject-based and cross-referenced index which provides subject analysis as well as corresponding entries under the names of individual Members of Parliament.

Each participating Member and witness has a global entry, based on the order of reference that covers all pages where he/she spoke.

Knowles, Hon. Stanley (NDP—Winnipeg North Centre)
Regional Economic Expansion Department estimates,
1984-1985, main, **15:9**, 11-2, 19



Testimony and debate are analysed for subject content and the entries are arranged alphabetically.

Member	Knowles
subject entry	Steel industry, 15:9

Main subject	Steel industry
sub-heading	Exports, 15:9

Included in the index are several headings that may be particularly useful; a list under Witnesses shows all appearances by organizations before the Committee; the heading Orders of Reference lists all matters studied by the committee; the section Procedure and Committee business records all items of a procedural nature including those listed in the Minutes.

The index is extensively cross-referenced to account for organization of subject detail and varying terminology. Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash “—”.

Women *see* Canadian Forces—Training

A list of dates of meetings of the committee with the corresponding issue numbers may be found under the heading “Dates and Issues” on the following page.

The most common abbreviations found in the Index are as follows:

A = Appendices Amdt. = Amendment M. = Motion S.O. = Standing Order

Political affiliations: L = Liberal PC = Progressive Conservative NDP = New Democratic Party Ind = Independent Ind-L = Independent Liberal

**For further information contact the
Index and Reference Branch—992-8976**

INDEX

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE

OFFICIAL REPORT

SECOND SESSION—THIRTY-THIRD PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

—1988—

June: 13th, 14th, 1; 16th, 21st, 2; 22nd, 3.

Accounts receivable *see* Air Canada, privatization

Advertising *see* Air Canada, privatization—Shares, Public share offering

Aeronautics Act *see* Aircraft/aerospace industry—Regulation

Agenda and procedure subcommittee *see* Procedure and Committee business

Air B.C. *see* Air Canada, privatization—Investments in other companies

Air Canada *see* Aircraft/aerospace industry; Witnesses

Air Canada Employee Ownership Committee *see* Air Canada, privatization—Labour unions; Witnesses

Air Canada, privatization

Accounts receivable, enRoute card, success, 2:138-9

Aircraft, number, acquisitions; etc., 1:13, 17, 32; 2:7, 17-8, 28, 31, 42-4, 50, 67-8, 86, 108, 110, 113-5, 117, 130

Airbus, potential supplier, 2:67

Government approval requirement, 2:64-5

Airport facilities, effect, 2:30

Benefits, increased competition, economies of scale, etc.,

2:6-8, 11, 28, 70-2, 76, 78, 99-100, 107-8, 132-3

Reschenthaler and Stanbury, quotation, 2:71

Board of Directors, 1:28-9, 44; 2:47, 72-3, 124-5; 3:11-4, 17-8

See also Air Canada, privatization—Operational and overhaul centres

Capital markets, equity, access, \$300 - \$400 million, need, 1:24-5; 2:7-8, 11, 17-8, 52-3, 66-8, 86, 113, 130

Ontario Hydro, Hydro-Québec, comparison, 2:63-4, 68, 78, 80, 84-5

Deregulation, influence, 2:72

Employment, effect, relocation, attrition, etc., 2:18, 71, 82, 99, 104-5, 109, 120-1, 127-8, 131-5

Finance centre, Winnipeg, Man., relocation, 2:59-60, 69, 105, 115

Financial statements, profitability, 1:13, 33-4, 42; 2:17, 27-8, 52

Debt/equity ratio, 1:29, 32; 2:110, 117

Flight attendants, job security, seniority, etc., 2:19-22, 25, 60-1, 110

Fransal, comments, 1:42-3

Hardin, *Toronto Star* article, 2:62

Headquarters, Montreal, Que., 1:12, 14, 25, 35-9; 2:21, 68-9, 76, 82, 115

History, Liberal government, former, initiative, Axworthy comments, 2:26, 63

Investments in other companies, sell-off, 1:18

Guinness Peat Aviation, Air B.C., 2:126

Jeaniot, vision, British Airways comparison, etc., 2:20-2, 24, 30-1, 44

Labour relations, prediction, 2:22-3, 101

Labour unions, national meetings in opposition to Bill

C-129, membership voice, questioning, 2:32, 39-41, 56-7, 89-91, 94, 96-8

Air Canada Employee Ownership Committee, committee appearance, credentials, questioning, 2:87-90, 92, 94, 100

Management, \$1 million promotional campaign, 2:17-8, 39-40, 58-9, 103-4

Mandate, 1:34

Air Canada, privatization—Cont.

Merger, United States airline, possibility, Lazar prediction, 1:49-50; 2:70-1, 77-9, 122-4, 132

Canada-United States Free Trade Agreement, not covered, 2:9, 66

Name, change, 1:46; 3:10

Objectives, hidden, 2:28, 32-3

Official Languages Act compliance, 1:14, 26, 46, 48-9; 2:18, 25, 29, 49, 54, 58, 60, 109; 3:10-1

Operational and overhaul centres, maintenance bases, Montreal, Que., Toronto, Ont., Winnipeg, Man., contract work, foreign nationals, 1:25-6, 35-9; 2:11-2, 18, 20, 30, 34-5, 38-9, 41-6, 50-1, 68-9, 72, 76, 105-6, 109-10, 114-8

Definitions, 2:118-9

Restrictions *re* Board of Directors, 3:6

Pilots, junior, effect, 2:8

Productivity, effect, 2:55, 100

Profitability, loss of public accountability, working conditions eroding, 2:48-9

See also Air Canada, privatization—Financial statements

Public policy, role, 2:75-6, 82, 107

Regulation

Canadian Business Corporations Act, National

Transportation Act, 1:14, 32-4, 44, 47-8; 2:52, 63, 77; 3:8-9, 11-2, 15-6, 22-4

Strengthening, need, 2:65

Reservation centres, centralizing, employees job security, etc., 2:29, 36-8, 60, 111-2

Routes, 1:12-3, 22-3, 47; 2:11, 22, 53, 72, 83, 85, 120-1, 131

Communities, small, effect, 2:28-9

United States hubs, Economic Council of Canada prediction, 2:21, 66

Toronto, Ont., 2:71

Safety, service, concerns, 1:23-4, 37-8; 2:10-1, 32, 43-4, 48, 51-2, 54-5, 61, 92, 94, 97, 100, 119-20

Shares, 2:108

Employees share purchases offering, 1:14, 16, 25, 27-8, 39, 41-2; 2:7, 18-9, 24-5, 31, 40, 46-7, 56, 87, 91-2, 103, 105-6, 108-9, 121-2, 124, 129

Canadian Airline Pilots' Association, investment, 2:12

Decima Research poll, November, 1986, 2:92-4, 101-2

Informal poll, 90% in favour, 2:102

Public opinion poll, May, 1987, 2:46

Seniority share proposal, Fishery Products

International comparison, 2:126-7

Government held, 55% vs 45% public, 1:26-8, 31-2, 34-5, 37, 40-5, 51; 2:26, 64-7, 69, 74-7, 80-1, 98, 121, 125, 129, 133; 3:7, 13, 22-5

Investment eligibility, pension funds, etc., 1:14-5

Majority decision-making, 1:27-8

Ownership restrictions, proxies, etc., 1:26-8, 37, 45-6, 49-50; 2:9, 66-7, 69, 73-4, 77, 81-2, 124; 3:12-9

B.C. Hydro comparison, 2:26

Votes, counting, prorating, 3:8-9

Public ownership issue, 1:25; 2:32

Public share offering, expense, commissions, advertising, etc., 1:50

Purchase eligibility, 1:40

Qualification, "legal for life" regulation, 3:19-21

Trading, 1:15-6

Transfer, from Transport Department minister to Governor in Council minister, 1:14, 32

Air Canada, privatization—Cont.**Shares—Cont.**

Underwriting, price, timing, 1:16-8, 30-1, 35; 2:67, 75, 110-1, 121

Sovereignty issue, 2:27**Staff**

Canada Labour Code, applicability, 1:25

Pension fund, safety, wages and benefits packages, 1:25;

2:23-4, 26, 30-1, 58-9, 104, 131-2, 137-8

Surpluses, handling, 2:129-30, 134-7

Privatization issue, support, 2:10, 86, 91-2, 95, 98, 103

Size, 1:13

See also Air Canada, privatization—Shares, Employee share purchases offering

State ownership, rationale, 1:21-3; 2:50, 53, 57-8

Telelobe Canada, comparison, 2:101

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129)—President of the Privy Council

Consideration, 1:12-51; 2:6-139; 3:6-25; as amended, 3:25, carried, 5; report to House with amtds., 3:25, agreed to, 5

Clause 1, 3:6, stood, 4; 3:25, carried, 5

Clauses 2 to 5, 3:6, carried severally, 4

Clause 6, 3:6, stood, 4; as amended, 3:10, carried, 5

Amtd. (Reid), 3:8-10, agreed to, 4

Clause 7, 3:6-7, carried, 4

Clause 8, 3:7-8, carried, 4

Clause 9, 3:10, carried, 5

Clause 10, 3:10-1, carried, 5

Clause 11, 3:11-9, carried, 5

Clause 12, 3:19-21, carried, 5

Clause 13, 3:21-2, carried, 5

Clause 14, 3:22-3, carried, 5

Clause 15, 3:23, carried, 5

Reprint, as amended, 3:25, agreed to, 5

Schedule, 3:23, carried, 5

Title, 3:6, stood; 3:25, carried, 5

References

Amending, 2:125-6

Expediting, 2:15-6, 19, 26-7, 33, 87

Objectives, 1:14

See also Air Canada, privatization—Labour unions

See also Order of Reference; Report to House

Airbus see Air Canada, privatization—Aircraft**Aircraft see Air Canada, privatization****Aircraft/aerospace industry**

Air Canada presence, *North Stars, DC-9s*, procurement contracts, 2:17, 42

Canadian International Airlines

Financial statements, 1:13

Toronto, Ont. terminal, American Airlines partnership agreement, 2:71

Deregulation, effect, 1:21; 2:6, 59, 65, 78

Competition, reducing, 2:73

Employment levels, 2:71

Feeder airlines, growth, 2:80, 83, 128-9

Over-supply situation, temporary low fares, future merger, 2:70, 73-4, 78-80, 83-4

United States, Eastern Airlines, safety factor, 2:7-8, 94

Wages and benefits, reducing, 2:84

Aircraft/aerospace industry—Cont.

Jet service, declining, 2:112-3

Monopoly situation, preventing, 1:47-8; 2:51, 74, 112

Newfoundland, Eastern Provincial Airways, demise, 2:79-80

Pacific Western Airlines, financial statements, privatization, effect, 1:13; 2:9-10, 22-4, 34, 50, 53, 56

Privatization, trend, 2:73

Profile, major carriers, 1:21, 46-7; 2:63

See also Aircraft/aerospace industry—Pacific Western Airlines

Regulation, National Transportation Act, Aeronautics Act, 1:14, 20; 2:51, 74

State ownership, international, extent, 1:19, 32-3

Wardair, financial statements, 1:13

Airports see Air Canada, privatization**American Airlines see Aircraft/aerospace industry—Canadian International Airlines****Axworthy, Hon. Lloyd see Air Canada, privatization—History****Baker, George (L—Gander—Twillingate)**

Procedure and Committee business

Agenda and procedure subcommittee, 1:11-2

Organization meeting, 1:9, 11-2

B.C. Hydro see Air Canada, privatization—Shares, Ownership restrictions**Blais, Vincent (International Association of Machinists and Aerospace Workers)**

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:4, 16-9, 35, 38-45, 54-6, 58-60

Bottoms, Dave (Air Canada Employee Ownership Committee)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:4, 96, 104-6

Briefs see Procedure and Committee business**British Airways see Air Canada, privatization—Jeaniot****CAIL see Canadian International Airlines****Canada Labour Code see Air Canada, privatization—Staff****Canada-United States Free Trade Agreement see Air Canada, privatization—Merger****Canadian Airline Pilots Association see Air Canada, privatization—Shares, Employees share purchases offering; Witnesses****Canadian Autoworkers—Airline workers see Witnesses****Canadian Business Corporations Act see Air Canada, privatization—Regulation****Canadian International Airlines see Aircraft/aerospace industry****Canadian Labour Congress see Witnesses****Canadian Union of Public Employees—Airline division see Witnesses****Capital markets see Air Canada, privatization****Chairman, decisions and statements see Procedure and Committee business**

Committee**Witnesses**

Inviting, Fred Lazar, Arthur Donner, selection, 2:13

Preparation time, 2:33

Rejecting, Herschel Hardin, 2:15

See also Procedure and Committee business

Communities *see* Air Canada, privatization—Routes

Competition *see* Air Canada, privatization—Benefits;
Aircraft/aerospace industry—Deregulation

Contract work *see* Air Canada, privatization—Operational and
overhaul centres; Aircraft/aerospace industry—Air Canada
presence

DC-9s *see* Aircraft/aerospace industry—Air Canada presence

Debt/equity ratio *see* Air Canada, privatization—Financial
statements

Decima Research *see* Air Canada, privatization—Shares,
Employees share purchases offering

Deregulation *see* Air Canada, privatization; Aircraft/aerospace
industry

Deregulation of the Canadian Airline Industry *see* Lazar,
Fred—References

Documents *see* Procedure and Committee business

Donner, Arthur (Individual presentation)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:4, 62-5,
67-70, 72-83, 85

References *see* Committee—Witnesses, Inviting

Eastern Airlines *see* Aircraft/aerospace industry—Deregulation,
United States

Eastern Provincial Airways *see* Aircraft/aerospace industry—
Newfoundland

Economic Council of Canada *see* Air Canada, privatization—
Routes, United States hubs

Economies of scale *see* Air Canada, privatization—Benefits

Economy

Mixed, public, private institutions, 2:62-3, 74

Ellis, J.R. (PC—Prince Edward—Hastings; Chairman)

Air Canada, privatization, 1:18, 35; 2:90, 133; 3:17-8, 24

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 1:18-9, 35;
2:90, 102, 133; 3:17-8, 24

Privatization and Regulatory Affairs Office, 1:18-9

Procedure and Committee business

Agenda and procedure subcommittee, meetings, 1:10-2

Bills, expediting, 1:6

Chairman, appointment by Speaker, 1:7

Meetings, breaks, 3:8

Members, absence, 3:7-8

Organization meeting, 1:6-12

Printing, minutes and evidence, M. (Reid), 1:7

Quorum

Composition, 1:8

Meeting and receiving/printing evidence without,
M. (Sparrow), 1:7

Votes in House, meeting continuing, 2:47-8

Ellis, J.R.—*Cont.*

Procedure and Committee business—*Cont.*

Witnesses

Expenses, M. (Grisé), 3:25

Inviting, 1:8-10; 2:13

Employment *see* Air Canada, privatization; Aircraft/aerospace
industry—Deregulation

enRoute card *see* Air Canada, privatization—Accounts
receivable

Erlichman, Louis (International Association of Machinists and
Aerospace Workers)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:3-4, 38,
46-7, 51-2, 56

Feeder airlines *see* Aircraft/aerospace industry—Deregulation

Fishery Products International *see* Air Canada, privatization—
Shares, Employees share purchases offering

Flight attendants *see* Air Canada, privatization

Franald, Robert Ronald J. *see* Air Canada, privatization

Godin, Ed (Air Canada Employee Ownership Committee)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:4, 85-92,
94-5, 98-104, 106

Government *see* Air Canada, privatization—Aircraft—Shares

Government departments appearing *see* Witnesses

Governor in Council *see* Air Canada, privatization—Shares,
Transfer

Grisé, Richard (PC—Chamblly; Parliamentary Secretary to
Deputy Prime Minister and President of the Privy Council)

Air Canada, privatization, 1:37-40; 2:54-5, 100-1; 3:20, 22

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 1:18-20,
37-40; 2:35-6, 54-6, 99-101; 3:20-3, 25

Aircraft/aerospace industry, 1:19

Privatization and Regulatory Affairs Office, 1:18-9

Procedure and Committee business

Agenda and procedure subcommittee, 1:11-2

Briefs, 2:36

Organization meeting, 1:9, 11-2

Witnesses, 1:9

M., 3:25

Groom, D.J. (Air Canada)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:5, 133,
138

Guiness Peat Aviation *see* Air Canada, privatization—
Investments in other companies

Hardin, Herschel *see* Air Canada, privatization; Committee—
Witnesses, Rejecting

Hubs *see* Air Canada, privatization—Routes, United States hubs

Hydro-Québec *see* Air Canada, privatization—Capital markets

International Association of Machinists and Aerospace Workers
see Witnesses

Jeaniot, Pierre (Air Canada)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:5, 107-16,
118-21, 126-32, 135, 138

References *see* Air Canada, privatization

Jets *see* Aircraft/aerospace industry

Johnson, Morrissey (PC—Bonavista—Trinity—Conception)

Air Canada, privatization, 1:18, 40-2, 50; 2:10, 46-9, 80-1, 96-7, 106, 126-7; 3:14-7, 23-4

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 1:18-9, 40-2, 50; 2:10, 14, 46-7, 49, 79-81, 95-7, 106, 125-7, 138-9; 3:9, 14-7, 19-20, 23-4

Aircraft/aerospace industry, 1:19; 2:80

Procedure and Committee business

Agenda, 2:14

Agenda and procedure subcommittee, 1:10

Information, 1:19

Organization meeting, 1:10

Katz, Larry (Canadian Union of Public Employees—Airline division)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:3, 35, 48-9

Kryzaniwsky, Cheryl (Canadian Autoworkers—Airline workers)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:3, 27-31, 36-7, 40, 49, 60

Labour unions *see* Air Canada, privatization

Langelier, Gilbert (Official Languages Commissioner Office)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 3:4, 10-1

Lazar, Fred (Individual presentation)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:4, 65-85

References, book, *The Deregulation of the Canadian Airline Industry*, 2:71

See also Air Canada, privatization—Merger; Committee—Witnesses, Inviting

"Legal for Life" regulation *see* Air Canada, privatization—Shares, Qualification

Lewis, Douglas G. (Privatization and Regulatory Affairs Office)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 3:4, 12, 17-20, 22-3

Liberal government, former *see* Air Canada, privatization—History

MacLellan, Russell (L—Cape Breton—The Sydneys)

Air Canada, privatization, 1:27-31, 45-6; 2:11-2, 34, 36, 38, 58-9, 71-2, 74-6, 82-3, 92-4, 109-11, 127-30; 3:7-8

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 1:27-31, 45-8, 51; 2:11-2, 14, 33-4, 36-8, 58-9, 71-6, 82-3, 87-9, 93-4; 2:109-12, 127-30; 3:7-8

Aircraft/aerospace industry, 1:46-8; 2:34, 59, 73-4, 83, 94, 112

Committee, 2:33

Economy, 2:74

Procedure and Committee business

Agenda, 2:14

Briefs, 2:36

Maintenance bases *see* Air Canada, privatization—Operational and overhaul centres

Maloney, Pat (Canadian Airline Pilots Association)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:3, 6-12

Mazankowski, Hon. Don (PC—Vegreville; Deputy Prime Minister and President of the Privy Council)

Air Canada, privatization

Board of Directors, 1:28-9, 44

Capital markets, 1:24-5

Financial statements, 1:29, 33, 42

Headquarters, 1:25, 35-7, 39

Mandate, 1:34

Merger, 1:49-50

Name change, 1:46

Official Languages Act compliance, 1:26, 46, 48-9

Operational and overhaul centres, 1:25-6, 35-9

Regulation, 1:32, 34, 47-8

Routes, 1:22-3, 47

Safety, 1:23-4, 37-8

Shares, 1:25-8, 30-2, 35, 39-43, 50-1

Staff, 1:25

State ownership, 1:21-3

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 1:20-51

Aircraft/aerospace industry

Deregulation, 1:21

Monopoly situation, 1:47

Profile, 1:21

Regulation, 1:20

State ownership, 1:33

Mergers *see* Air Canada, privatization; Aircraft/aerospace industry—Deregulation, Over-supply situation

Minaker, George (PC—Winnipeg—St. James)

Air Canada, privatization, 2:10, 43-6, 97, 101-3, 117-9, 134-5; 3:6, 10, 12, 18

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:9-10, 41, 43-6, 49, 58, 97, 101-3, 116-9, 134-5; 3:6, 8-10, 12, 14, 16, 18, 22-3

Aircraft/aerospace industry, 2:9

Procedure and Committee business, documents, 2:103

Monopoly *see* Aircraft/aerospace industry

Montreal, Que. *see* Air Canada, privatization—Headquarters—Operational and overhaul centres

National Transportation Act *see* Air Canada, privatization—Regulation; Aircraft/aerospace industry—Regulation

Newfoundland *see* Aircraft/aerospace industry

North Stars *see* Aircraft/aerospace industry—Air Canada presence

Official Languages Act *see* Air Canada, privatization

Official Languages Commissioner Office *see* Witnesses

Ontario Hydro *see* Air Canada, privatization—Capital markets

Operational and overhaul centres *see* Air Canada, privatization

Order of Reference, 1:3

Organization meeting *see* Procedure and Committee business

Organizations appearing *see* Witnesses

Orlikow, David (NDP—Winnipeg North)

Air Canada, privatization, 1:16-7, 34-7, 48-50; 2:8-9, 39, 41, 59-61, 67-70, 88-9, 91-2, 103-6, 113-6, 131-4

Orlikow, David—Cont.

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 1:16-7, 33-7, 48-50; 2:7-9, 13-4, 39, 41-2, 48, 59-61, 67-71, 74, 83-4, 88-92, 103-6, 113-6, 131-4

Aircraft/aerospace industry, 2:7-8, 42, 70-1, 83-4

Procedure and Committee business

Agenda, 2:13-4

Agenda and procedure subcommittee, 1:10-1

Organization meeting, 1:7, 10-1

Quorum, M. (Sparrow), 1:7

Votes in House, 2:48

Witnesses, 1:10

Osika, Angie (Air Canada Employee Ownership Committee)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:4, 88, 90-2, 94-8, 101, 104

Pacific Western Airlines *see* Aircraft/aerospace industry

Pension funds *see* Air Canada, privatization—Shares, Investment eligibility—Staff

Pilots *see* Air Canada, privatization

Polls *see* Public opinion polls

Privatization *see* Air Canada, privatization; Aircraft/aerospace industry

Privatization and Regulatory Affairs Office

Briefing book, Smith, commending, 1:18-9

See also Witnesses

Procedure and Committee business

Agenda and procedure subcommittee, meetings, 1:10-2

Agenda, one-day hearings, criticism, 2:13-6, 19

Bills, expediting, 1:6

Briefs, English only, 2:36

Business meetings, 2:3

Chairman, appointment by Speaker, 1:7

Documents, tabling, 2:103

In camera meetings, 2:3

Information, requesting, 1:19

Meetings, breaks, 3:8

Members, absence, 3:7-8

Organization meeting, 1:6-12

Printing, minutes and evidence, M. (Reid), 1:7, agreed to, 4

Quorum

Composition, 1:8

Meeting and receiving/printing evidence without,

M. (Sparrow), 1:7, agreed to, 4

Staff, Library of Parliament researchers, 1:8

Steering committee *see* Procedure and Committee business—

Agenda and procedure subcommittee

Votes in House, meeting continuing, 2:47-8

Witnesses

Expenses, Committee paying, M. (Grisé), 3:25, agreed to, 5

Inviting, 1:8-10; 2:13

Rejecting, 2:15

Prospectus *see* Shares

Proxies *see* Air Canada, privatization—Shares, Ownership restrictions

Public opinion polls *see* Air Canada, privatization—Shares, Employees share purchases offering

Reid, Joe (PC—St. Catharines)

Air Canada, privatization, 1:42-4; 2:10-1, 56-7, 81-2, 97-9, 122-5, 136-8; 3:8-15, 21, 23-5

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 1:42-4; 2:10-1, 56-7, 60, 74, 81-2, 97-9, 122-5, 136-8; 3:7-16, 18, 21, 23-5

Aircraft/aerospace industry, 2:74

Procedure and Committee business

Agenda and procedure subcommittee, 1:10

Members, 3:7

Organization meeting, 1:7-10

Printing, M., 1:7

Quorum, 1:8

Staff, 1:8

Witnesses, 1:8-9

Report to House, 3:3

Reschenthaler, G.B. *see* Air Canada, privatization—Benefits

Reservation centres *see* Air Canada, privatization

Riche, Nancy (Canadian Labour Congress)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:3, 15-6, 33, 36, 39, 49-50, 52-3, 56-7, 61-2

Routes *see* Air Canada, privatization

Safety *see* Air Canada, privatization; Aircraft/aerospace industry—Deregulation, United States

Service *see* Air Canada, privatization—Safety

Shares

Public share offering, prospectus, steps in process, 1:15, 17

See also Air Canada, privatization

Smith, Janet (Privatization and Regulatory Affairs Office)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 1:4-5, 12-9, 32-3, 37, 42, 46; 3:4, 6-25

References *see* Privatization and Regulatory Affairs Office

Sovereignty *see* Air Canada, privatization

Sparrow, Barbara (PC—Calgary South)

Air Canada, privatization, 1:15-6, 32; 2:49-53, 76-9, 85, 92-5, 119-22; 3:7, 9-12, 20

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 1:15-6, 18, 31-3; 2:49-53, 76-9, 85, 92-5, 102, 119-22; 3:7-12, 20-1

Aircraft/aerospace industry, 1:32-3; 2:50, 79

Privatization and Regulatory Affairs Office, 1:18

Procedure and Committee business

Agenda and procedure subcommittee, 1:11

Meetings, 3:8

Organization meeting, 1:7-8, 11

Quorum, M., 1:7

Stanbury, W.T. *see* Air Canada, privatization—Benefits

State ownership *see* Air Canada, privatization; Aircraft/aerospace industry

Steering committee *see* Procedure and Committee business—Agenda and procedure subcommittee

Taylor, Claude (Air Canada)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:5, 107, 110-1, 113-5, 117, 121-7, 129-30, 133-5

Telelobe Canada *see* Air Canada, privatization

Toronto, Ont. *see* Air Canada, privatization—Operational and overhaul centres—Routes, United States hubs; Aircraft/aerospace industry—Canadian International Airlines

Toronto Star *see* Air Canada, privatization—Hardin

Transport Department *see* Air Canada, privatization—Shares, Transfer

Udvarhely, Val (Canadian Union of Public Employees—Airline division)
Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:3, 19-27, 34, 37-8, 40-1, 46, 60-1

Underwriting *see* Air Canada, privatization—Shares

Unions *see* Labour unions

United States *see* Air Canada, privatization—Merger—Routes; Aircraft/aerospace industry—Deregulation

Wages and benefits *see* Air Canada, privatization—Staff, Pension funds; Aircraft/aerospace industry—Deregulation

Wardair *see* Aircraft/aeronautics industry

White, Robert (Canadian Autoworkers—Airline workers)
Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:3, 27, 31-4, 43, 45-7, 50-3, 57-9

Whitelaw, Jim (Air Canada)

Air Canada Public Participation Act (Bill C-129), 2:5, 122, 130, 132, 134-8

Winnipeg, Man. *see* Air Canada, privatization—Finance centre—Operational and overhaul centres

Witnesses (organizations)

Air Canada, 2:5, 107-38

Air Canada Employee Ownership Committee, 2:4, 85-92, 94-106

Canadian Airline Pilots' Association, 2:3, 6-12

Canadian Autoworkers—Airline workers, 2:3, 27-34, 36-7, 40, 43, 45-7, 49-53, 57-60

Canadian Labour Congress, 2:3, 15-6, 33, 36, 39, 49-50, 52-3, 56-7, 61-2

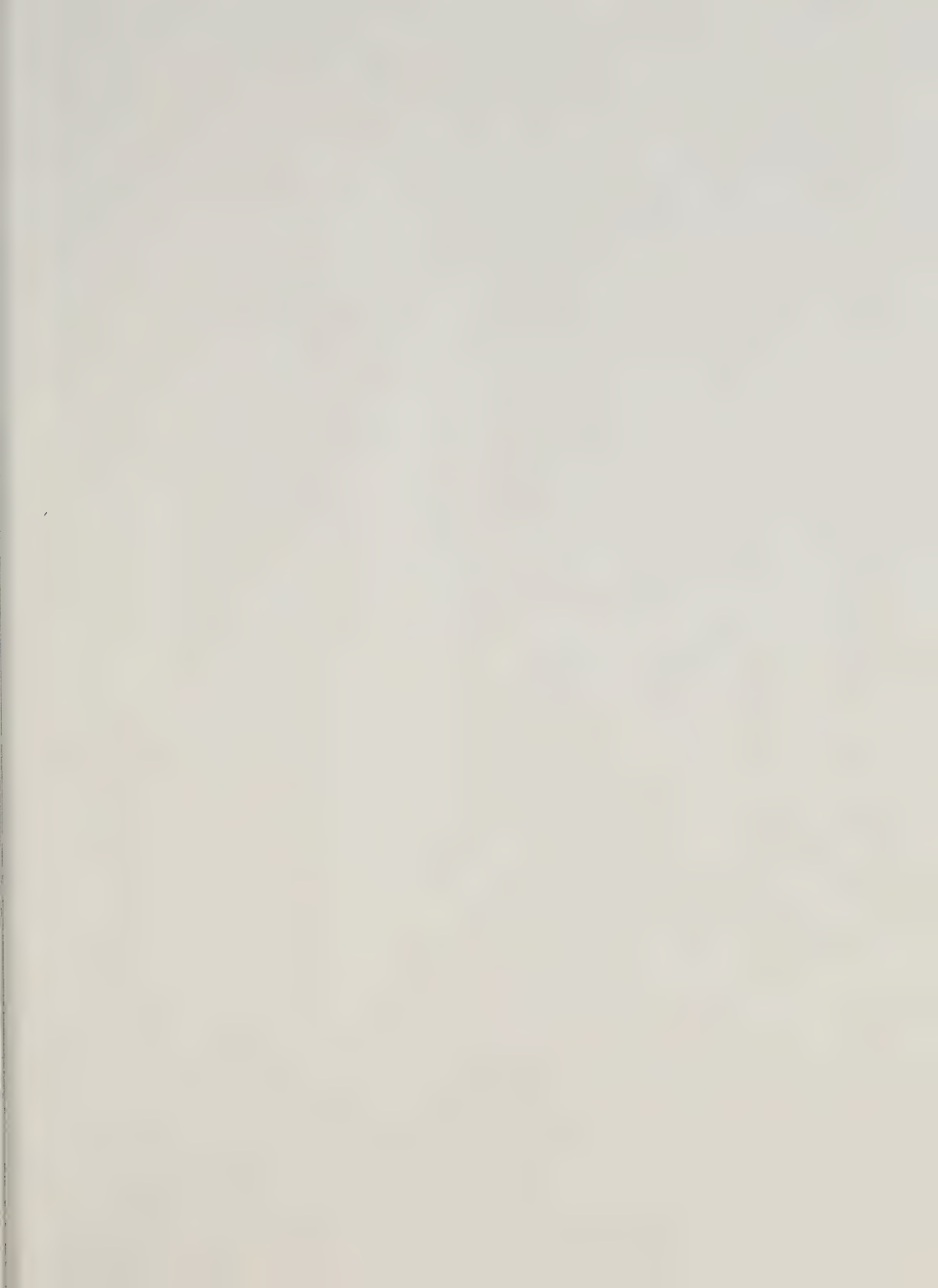
Canadian Union of Public Employees—Airline division, 2:3, 19-27, 34-5, 37-8, 40-1, 46, 48-9, 60-1

International Association of Machinists and Aerospace Workers, 2:3-4, 16-9, 35, 38-47, 51-2, 54-6, 58-60

Official Languages Commissioner Office, 3:4, 10-1

Privatization and Regulatory Affairs Office, 1:4-5, 12-9, 32-3, 37, 42, 46; 3:4, 6-25

See also individual witnesses by surname



Travailleurs canadiens de l'automobile—*Suite*

Voir aussi Privatisation

Udvarhelyi, Val (Syndicat canadien de la Fonction publique)

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 2:19-27, 34-5, 37-8, 40-1, 46, 60-1

Wall, Brad J. (Alliance pour l'avenir des jeunes Canadiens)

Libre-échange Canada—États-Unis, Accord, mise en oeuvre, projet de loi C-130, 16:41-2, 57

White, Robert (Travailleurs canadiens de l'automobile)

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 2:27, 31-4, 43, 45-7, 50-3, 57-9

Whitelaw, Jim (Aïr Canada)

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 2:122, 130, 132, 134-8

- Société commerciale nouvelle—Suite**
Dividendes, paiement anticipé, 2:91
Emprunt, pouvoir, 2:68, 78, 114
Ministre responsable, désignation, 1:33
Prise de contrôle par un ou des transporteurs aériens américains, 1:50; 2:9, 22, 66-7, 74, 77, 81-2
Rapport annuel et prévisions budgétaires, examen, 1:32
Régulation annuelle, 3:18
Rôle, 2:22, 76
Société d'État actuelle
Contraintes en raison de ses liens avec le gouvernement, 2:64-5
Emprunt, pouvoir, 2:68, 110, 113
Financement gouvernemental, 2:17-8, 27, 50, 52, 78, 86
Rôle d'entreprise nationale, 2:17, 31, 53-4, 57-9, 107
Sociétés affiliées
Participation d'Aïr Canada, niveau, 1:13
Mortis, 2:126
Sociétés commerciales canadiennes, Loi. Voir Loi prévoyant la prorogation d'Aïr Canada
Sociétés d'État
Dettes, 2:78, 84-5
Raisons d'être, 2:63, 84-5
Rapports annuels, présentation, 1:33
Sous-comité du programme et de la procédure. Voir Comité Sous-traitance. *Voir* Activités d'exploitation et d'entretien
Sparrow, Barbara (PC—Calgary-Sud)
Actionnaires, 2:94, 103
Actionnaires, 2:122
Actions, 1:15-6, 32; 2:76-7, 121; 3:7-9, 20
Activités d'exploitation et d'entretien, 2:50-1
Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 1:15-6, 18, 31-3; 2:49-53, 76-9, 85, 92-5, 102, 119-22; 3:7, 9-12, 20-1
Canada International, 2:51, 53
Comité, séance d'organisation, 1:7, 11-2
Conseil d'administration, 1:32; 3:11-2
Flotte, 1:32; 2:50
Langues officielles, Loi, 2:49; 3:10-1
Liaisons aériennes intérieures, 2:120
Privatisation, 2:50, 92-3, 95
Procédure et Règlement, 3:8
Repas servis à bord, 2:94
Résultats financiers, 2:52
Sécurité aérienne, 2:50-2, 94, 120
Société commerciale nouvelle, 1:32; 2:77-8; 3:10
Sociétés d'État, 1:33
Transport aérien, 2:78-9
Transporteurs aériens étrangers, 1:32-3
Syndicat canadien de la Fonction publique
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Syndicats
Dirigeants. *Voir* Privatisation
Et patrons, relations. *Voir plutôt* Relations patronales-syndicales
Mémorandum, préparation, 2:33
Représentativité, 2:15, 19, 32
Syndiqués, affiliations syndicales. Voir plutôt Employés
Taylor, Claude (Aïr Canada)
Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 2:107, 110-1, 113-5, 117, 121-7, 129-30, 133-5
Témoins
Aïr Canada, 2:107-38
Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, 2:6-12
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, 2:16-9, 35, 38-47, 51-2, 54-6, 58-60
Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires, 1:12-9, 32-3, 37, 42, 46; 3:6-25
Comité de participation à l'entreprise des employés d'Aïr Canada, 2:85-92, 94-106
Commissariat aux langues officielles, 3:10-1
Congrès du travail du Canada, 2:15-6, 33-4, 36, 39, 49-50, 52-3, 56-7, 61-2
Donner, Arthur, 2:62-5, 67-70, 72-83, 85
Lazar, Fred, 2:65-85
Syndicat canadien de la Fonction publique, 2:19-27, 34-5, 37-8, 40-1, 46, 48-9, 60-1
Travailleurs canadiens de l'automobile, 2:27-34, 36-7, 40, 43, 45-7, 49-53, 57-60
Vice-premier ministre, 1:20-51
Transport aérien
Concurrence, tarifs, impact, 2:70, 73, 78-9, 83-4
Dégénérescence, conséquences, 2:59, 65, 73-4
Industrie, concentration, 2:80, 112, 123
Liaisons intérieures à horaire fixe, augmentation, 1:21
Libéralisation continentale, effets, 2:21, 123
Monopole, étroitesse, 2:79
Monopole, risques, 1:47-8; 2:70, 74
Politique nationale, 2:26, 85-6
Réglementation, 1:14, 21, 47, 2:10, 35, 65
Voir aussi Privatisation—Impact
Transporteurs aériens américains. Voir Société commerciale nouvelle—Prise de contrôle; Transporteurs aériens canadiens—Prises de contrôle
Transporteurs aériens canadiens
Porte-étendards du Canada à l'étranger, 1:23
Prises de contrôle par des transporteurs aériens américains, *Voir aussi* Actions—Vente—A un transporteur; Position concurrentielle
Transporteurs aériens étrangers
Non privatisés, 1:23
Privatisés, 1:19, 33
Transporteurs aériens régionaux. Voir Liaisons aériennes intérieures
Travailleurs canadiens de l'automobile
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Privatisation

- Privatisation—Suite**
Idéologie partisane, aspect, 2:15, 17, 27, 32, 48, 63
Impact
À long terme, 2:26
Conseil économique du Canada, analyse, 2:21, 23
Déf positif, 2:86-7, 100
Sur la réglementation en transport aérien, 2:63-4
Sur les services et l'entreprise dans l'ensemble, 2:18, 28-9, 54-6, 72, 76, 95, 100
Morts, 2:27-8, 32-3, 55, 57-8, 63-4, 108
Nouvelles pilotes
Employés: Syndicats—Dirigeants
Opposition. *Voir sous le titre susmentionné* Agents de bord:
Pilotes
Appui, 2:10
Carrières, impact, 2:8
Promotion
Comité de participation à l'entreprise des employés d'Air Canada, campagne, 2:86
Société, campagne auprès des employés, 2:17, 39-40, 59, 98, 103-4, 130
Syndicat canadien de la Fonction publique, position, 2:19
Syndicats
Dirigeants, opposition, 1:39-40; 2:90-1, 96-7
Documentation d'appui, 2:61-2
Mandat d'opposition à la privatisation, obtention, 2:90
Porte-parole des membres, 2:39-40, 61-2, 88-9
Total en une seule étape, option, 1:35; 2:64, 66
Travailleurs canadiens de l'automobile, position, 2:27-33
Voir aussi Actions—Prix à l'émission; Liasons aériennes
intérieures; Position concurrentielle; Sécurité aériennes
Privatisation et affaires réglementaires, Bureau. Voir plutôt
Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires
Comité, questions relatives à l'organisation et au fonctionnement. *Voir plutôt* Comité
Questions relevant de la compétence du ministre, 1:16-7
Séance, tenue en l'absence d'un représentant de l'opposition, Sondage d'opinion, résultats, utilisation dans la formulation de questions, 2:92-4
Témoins, crédibilité, mise en doute par certains commentateurs d'un député, 2:94-5
Impression, 1:7
Procès-verbaux et témoignages
Air Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129. *Voir plutôt* Comité
Rapport à la Chambre, 3:3
Reid, Joe (PC—St. Catharines)
Actionnaires, 2:125; 3:24-5
Actionnariat, 1:43; 2:81, 98
Actions, 1:44; 2:124; 3:8-9, 15-6, 18, 21
Activités d'exploitation et d'entretien, 2:60
Privatisation—Suite
- Projet de loi C-129 Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada**
7

- Reid, Joe—Suite
Air Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 1:42-4; 2:10-1, 56-7, 60, 74, 81-2, 97-9, 122-5, 136-8; 3:8-16, 18, 21, 23-5
Comité, 2:56-7
Séance d'organisation, 1:7-10, 12
Comité de participation à l'entreprise des employés d'Air Canada, 2:98
Conseil d'administration, 1:44; 2:124-5; 3:12-4
Langues officielles, Loi, 3:10-1
Pension, régimes, 2:137-8
Privatisation, 1:43; 2:11, 56-7, 98-9
Procédure et Règlement, 3:7
Société commerciale nouvelle, 2:74, 82
Transporteurs aériens canadiens, 2:122-4
Relations patronales-syndicales
Privatisation, impact, 1:25; 2:101
Qualité, 1:44; 2:32
Repas servis à bord
Qualité, 2:92, 94
Traiteurs, responsabilités, 2:97
Réservation. Voir Activités d'exploitation et d'entretien
Résultats financiers
Bénéfice net, provenance, 1:42
Bilan, excellence, 2:27-8, 52, 99, 110
Capitaux empruntés et capitaux propres, proportion, 2:117
Comptes à recevoir, 2:138-9
Endettement, ratio, 2:110, 117
Grève, impact, 1:42
Perspectives, 2:44
Profits, utilisation, 2:48-9
Receives d'exploitation et actif total, identité, 1:42
Renseignements généraux, 1:13
Riche, Nancy (Congrès du travail du Canada)
Air Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 2:15-6, 33-4, 36, 39, 49-50, 52-3, 56-7, 61-2
Séance d'organisation. Voir Comité
Sécurité aérienne
Amélioration, mesures, 1:24
Circulation aérienne, croissance, impact, 1:23
Normes, niveau, 2:50-2, 120
Priorité, 1:24
Privatisation, impact, 1:23, 37-8; 2:10, 18, 48, 51-2, 94, 103, 120
Statistiques, 1:23
Siège social
Localisation, maintien, 1:25, 34-9
Smith, Janet (Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires)
Air Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 1:12-9, 32-3, 37, 42, 46; 3:6-25
Société commerciale nouvelle
Air Canada, dénomination, utilisation, 1:46; 3:10
Autonomie et indépendance, 2:32, 44, 86
Comité permanent des Transports, relations, 1:32
Dénomination, changement, possibilité, 1:46

- Nouvelle société commerciale canadienne** Aïr Canada. *Voir* *plutôt* société commerciale nouvelle
- Opinion publique.** *Voir* Actionnariat—Répartition
- Ordre de renvoi**
- Projet de loi C-129 (participation publique au capital d'Aïr Canada), 1:3
- Orlikow, David** (NPD—Winnipeg-Nord)
- Actionnaires, 1:34; 2:69, 92, 105-6
- Actions, 1:16-7, 37, 49-50; 2:7, 67-8, 133
- Activités d'exploitation et d'entretien, 1:34-7; 2:41-2, 59-61, 115-6
- Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 1:16-7, 33-7, 48-50; 2:7-9, 13-4, 39, 41-2, 59-61, 67-71, 83-4, 88-92, 103-6, 113-6, 131-4
- Comité, 2:13-4, 48
- Séance d'organisation, 1:7, 10-1
- Comité de participation à l'entreprise des employés d'Aïr Canada, 2:88-9, 89-90
- Piote, 1:17; 2:67-8, 113-4
- Gestion commerciale, 1:35; 2:67-9
- Langues officielles, Loi, 1:48
- Liaisons aériennes intérieures, 2:84, 104, 131
- Pension, régimes, 2:134
- Privatisation, 1:35-6; 2:7-8, 39, 90-1, 103, 105, 113, 131-3
- Procédure et Règlement, 2:74
- Repas servis à bord, 2:92
- Siège social, 1:34-7
- Société commerciale nouvelle, 2:9, 68, 91
- Société d'Etiar actuelle, 2:68, 113
- Sociétés d'Etiar, 2:84
- Transport aérien, 2:70, 83-4
- Transporteurs aériens canadiens, 1:49-50; 2:70-1
- Osika, Angie** (Comité de participation à l'entreprise des employés d'Aïr Canada)
- Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 2:88, 90-2, 94-8, 101, 104
- Pacific Western Airlines**
- Employés-actionnaires, pouvoir d'intervention, niveau, 2:24, 46
- Privatisation, 2:9-10, 22-3, 50
- Employés, concessions, 2:34
- Participation publique au capital d'Aïr Canada, projet de loi C-129.** *Voir* plutôt Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129
- Aïr Canada, assujettissement, maintien, 1:25
- Pension, régimes**
- Avantages, maintien, 1:25
- Fonds excédentaires, utilisation, 2:18, 23-4, 30-1, 58-9, 129-30, 134-5
- Participation des partenaires et fonctionnement, description, 2:136-8
- Pilotes**
- Fonds collectif d'investissement, 2:12
- Voir aussi* Actionnariat—Employés, participation, régime; Canadien International—Création; Privatisation
- Des bureaux de réservation et des aéroports de localités canadiennes, opposition, 2:27
- Motivation, impact, 2:54-6, 100-1, 103
- Opposition, 2:39-41, 47, 56-7, 61-2, 89-90
- Salaires et avantages sociaux, impact, 2:23-4, 29, 48, 131-2
- Sécurité d'emploi, impact, 2:18-9, 22, 128, 132-5
- Sondage d'opinion, 2:92-5, 101-2
- Empressement, dénonciation, 2:16-7, 19, 26-7
- Environnement commercial, modification, prise en considération, 1:20-2, 2:28, 107
- Expérience américaine, comparaison, 2:7-8, 48
- Gestion commerciale efficace, avantage, 1:24-5, 27, 33; 2:6-7, 11, 64-6, 72-3, 86, 99, 108
- Président** (décisions et déclarations)
- Comité
- Députés
- Assistés, 1:6
- Temps de parole et ordre d'intervention, 1:6
- Procédure et Règlement
- Questions relevant de la compétence du ministre, 1:16-7
- Séance, tenue en l'absence d'un représentant de l'opposition, 3:7-8
- Sondage d'opinion, résultats, utilisation dans la formulation de questions, 2:92-4
- Témoins, crédibilité, mise en doute par certains commentateurs d'un député, 2:94-5
- Prise de contrôle.** *Voir* Société commerciale nouvelle; Transporteurs aériens canadiens
- Privatisation**
- Agents de bord
- Impact, 2:19-23, 25, 37-8, 60-1, 110
- Opposition, 2:19, 21
- Appui, 2:108
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Employés; Pilotes
- Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, position, 2:67
- Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, position, 2:16-9
- Besoins financiers, motif, 2:17-8, 28, 50, 63-4, 86, 106-7, 111, 113
- Conditions, 1:36
- Détail, 1:30; 2:110-1
- Déréglementation américaine, influence, 2:72
- Devoir, responsabilités, partage, 2:81
- Emploi
- Équité, 2:29
- Niveau, impact, 2:18-20, 30, 37-8, 82, 99, 109, 132
- Répartition régionale, 2:29
- Employés
- Appui, 1:38-9, 2:10, 86, 98, 101-2, 108-9
- Conditions d'emploi, impact, 2:18-9, 24, 29, 95, 105, 128-9, 131
- D'entretien et de services au sol, opposition, 2:16, 18
- Des bureaux de réservation et des aéroports de localités canadiennes, opposition, 2:27
- Motivation, impact, 2:54-6, 100-1, 103
- Opposition, 2:39-41, 47, 56-7, 61-2, 89-90
- Salaires et avantages sociaux, impact, 2:23-4, 29, 48, 131-2
- Sécurité d'emploi, impact, 2:18-9, 22, 128, 132-5
- Sondage d'opinion, 2:92-5, 101-2
- Empressement, dénonciation, 2:16-7, 19, 26-7
- Environnement commercial, modification, prise en considération, 1:20-2, 2:28, 107
- Expérience américaine, comparaison, 2:7-8, 48
- Gestion commerciale efficace, avantage, 1:24-5, 27, 33; 2:6-7, 11, 64-6, 72-3, 86, 99, 108

Mazanekowski, hon. Don (PC—Végreville; vice-premier ministre

et président du Conseil privé)

Gouvernement, droit de vote, exercice, 1:26-8, 31, 34

Minoritaires, droits, protection, 1:27, 31

Non-résidents, droit de vote, exercice, 1:46

Privés, 1:25, 27, 34

Actionnaires

Employés, participation, régime, 1:25, 27-8, 41-2

Gouvernement, participation, 1:26-7, 36

Participation publique, 1:25-6, 31, 35, 40, 51

Répartition, 1:43

Actions

Avec droit de vote, offre, 1:44

Contrôle conjoint, 1:26, 37, 50

Détention, 1:26, 40, 45, 49-50

Emission, 1:29-30

Inscription aux marchés boursiers, modalités et processus, 1:40

Prix à l'émission, 1:44

Remise aux détenteurs, 1:28

Vente, 1:29, 32, 50

Activités d'exploitation et d'entretien

Centres d'opération et de révision actuels

Emploi, niveau, garanties, 1:26

Maintien, 1:25-6, 35-6, 39

Activités symbolique et de prestige, porte-étendard du

Canada à l'étranger, 1:23

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129

Adoption et promulgation, délai, 1:30

Emploi, accord, 1:25

Etude, 1:20-51

Code canadien du travail, Aïr Canada, assujettissement, 1:25

Collectivités dispersées

Aïr Canada, services, 1:22-3, 47-8

Canadien international, services, 1:22, 47-8

Comité, ministre, comparution, 1:45

Choix des membres, modalités, 1:28, 44

Employés, représentation, 1:29

Gouvernement, représentants, consignés d'intervention, 1:44

Membres en place, 1:28

Non-résidents, représentation, 1:32

Employés, effectifs, 1:26

Flotte, renouvellement, 1:29, 32

Gestion commerciale

Continuité, 1:22, 44

Essor du pays, participation, 1:23

Gouvernement, non-ingérence, 1:44-5

Projet de loi C-129, restrictions, impact, 1:34-5

Société d'Etat sans lien de dépendance avec le

gouvernement, 1:22, 34

Langues officielles, Loi, Aïr Canada, assujettissement, 1:26, 46, 48-9

Liaisons aériennes intérieures et internationales, 1:47-8

Pension, prestation, normes, Loi, Aïr Canada, assujettissement, 1:25

assujettissement, maintien, 1:25

Pension, régimes, avantages, maintien, 1:25

Privatisation, 1:21-2

Qualité, 1:44

Résultats financiers

Bénéfice net, provenance, 1:42

Grève, impact, 1:42

Sécurité aérienne

Amélioration, mesures, 1:24

Circulation aérienne, intensification, impact, 1:23

Priorité, 1:24

Privatisation, impact, 1:23, 37-8

Statistiques, 1:23

Siège social, localisation, maintien, 1:25, 35-6, 39

Société commerciale nouvelle

Aïr Canada, dénomination, utilisation, 1:46

Comité permanent des Transports, relations, 1:32

Dénomination, changement, possibilité, 1:46

Rapport annuel et prévisions budgétaires, examen, 1:32

Sociétés d'Etat, rapports annuels, présentation, 1:33

Transport aérien

Liaisons intérieures à horaire fixe, augmentation, 1:21

Monopole, risques, 1:47-8

Réglementation, 1:21, 47

Transporteurs aériens canadiens

Porte-étendards du Canada à l'étranger, 1:23

Prises de contrôle financier par des transporteurs aériens américains, possibilité, 1:49-50

Transporteurs aériens étrangers

Non privatisés, 1:23

Privatisés, 1:33

Minkner, George (PC—Winnipeg—St. James)

Actions, 3:8-9, 16

Activités d'exploitation et d'entretien, 2:44-6, 117-9, 3:6

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 2:9-10, 41, 43-6, 49, 58, 97, 101-3, 116-9, 134-5, 3:6, 8-10, 12, 14, 16, 18, 22-3

Canadien international, 2:9

Conseil d'administration, 3:12

Employés, 2:49

Flotte, 2:43-4, 117

Langues officielles, Loi, 2:49, 58, 3:10

Pension, régimes, 2:135

Privatisation, 2:10, 97, 101-2, 134-5

Résultats financiers, 2:117

Sécurité aérienne, 2:103

Société commerciale nouvelle, 3:18

Nouveau parti démocratique (NPD), Voir Privatisation

Grisé, Richard (PC—Chambly: secrétaire parlementaire du vice-premier ministre et président du Conseil privé)

Actionnariat, 1:40

Actions, 3:20-1

Activités d'exploitation et d'entretien, 1:38-9

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi

C-129, 1:18-9, 37-40; 2:35-6, 54-6, 99-101; 3:20-3

Comité, 1:20; 2:36; 3:25

Séance d'organisation, 1:9, 11-2

Privatisation, 1:39; 2:54-6, 100-1

Relations patronales-syndicales, 2:101

Sécurité aérienne, 1:37

Siège social, 1:38-9

Société d'État actuelle, 3:22-3

Transporteurs aériens étrangers, 1:19

Groom, D.J. (Aïr Canada)

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi

C-129, 2:133, 138

Hansen, Lars (Alliance pour l'avenir des jeunes Canadiens)

Libre-échange Canada—États-Unis, Accord, mise en oeuvre,

projet de loi C-130, 16:41-53, 55-7

Hardin, Hershel, Voir Comité—Témoins

Impartition, Voir *plutôt* Sous-traitance

Information électronique, services

Distribution, rôle, développement, 2:30

Jeaniot, Pierre (Aïr Canada)

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi

C-129, 2:107-16, 118-21, 126-32, 135, 138

Johnson, Morrissey (PC—Bonavista—Conception)

Actionnaires, 2:46; 3:23-4

Actionnariat, 1:41-2; 2:47, 127

Actions, 1:18-9, 50; 3:9, 14-6, 19

Activités d'exploitation et d'entretien, 2:106

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi

C-129, 1:18-9, 40-2, 50; 2:10, 14, 46-9, 79-81, 95-7, 106,

125-7, 138-9; 3:9, 14-7, 19-20, 23-4

Comité, séance d'organisation, 1:10

Comité de participation à l'entreprise des employés d'Aïr

Canada, 2:95-6

Conseil d'administration, 2:46-7; 3:15, 17

Privatisation, 1:41; 2:80-1, 96

Repas servis à bord, 2:97

Résultats financiers, 1:42; 2:138-9

Sécurité ferroviaire, 2:10

Société commerciale nouvelle, 1:50

Sociétés affiliées, 2:126

Transport aérien, 2:80

Transporteurs aériens étrangers, 1:19

Katz, Larry (Syndicat canadien de la Fonction publique)

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi

C-129, 2:35, 48-9

Krzyanowski, Cheryl (Travailleurs canadiens de l'automobile)

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi

C-129, 2:27-31, 36-7, 40, 49, 60

Langellier, Gilbert (Commissionariats aux langues officielles)

Aïr Canada, capital, participation publique, projet de loi

C-129, 3:10-1

Langues officielles, Loi

Aïr Canada, assujettissement

Maintien, 1:14-5, 46, 48, 58, 109; 3:10-1

Position concurrentielle, impact, 2:18, 25, 29, 49

Sociétés affiliées à Aïr Canada, assujettissement, 2:25

Lazar, Fred (témoin à titre personnel)

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi

C-129, 2:65-85

Lewis, Douglas G. (Bureau de la privatisation et des affaires

réglementaires)

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi

C-129, 3:12, 17-20, 22-3

Liaisons aériennes intérieures

Et internationales, 1:12-3, 47-8; 2:83, 119-20

Privatisation, impact, 2:28-9, 83, 104-5, 120, 127-8, 131

Transporteurs aériens régionaux, prise en charge, 2:22, 83-4,

128-9, 131

Voir aussi Transport aérien—Liaisons intérieures

Lignes aériennes, compagnies, Voir *plutôt* Transporteurs

Lignes aériennes Canadien International, Voir *plutôt* Canadien

International

Loi prévoyant la prorogation d'Aïr Canada sous le régime de la

Loi sur les sociétés commerciales canadiennes ainsi que

l'émission et la vente de ses actions au public, Voir *plutôt*

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi

C-129

MacLellan, Russell (L—Cape Breton—The Sydneys)

Actionnaires, 1:28, 31, 45-6; 2:129

Actionnariat, 1:27-9, 51; 2:12, 74

Actions, 1:29-31, 45-7; 2:75, 110

Activités commerciales, 2:11

Activités d'exploitation et d'entretien, 2:11-2, 34, 38, 58, 109,

111-2

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi

C-129, 1:27-31, 45-8, 51; 2:11-2, 14, 33-4, 36-8, 58-9, 71-6,

82-3, 87-9, 92-5, 109-12, 127-30

Comité, 1:45; 2:14

Comité de participation à l'entreprise des employés d'Aïr

Canada, 2:87-8, 94-5

Conseil d'administration, 1:28-9

Flotte, 2:110, 112, 130

Langues officielles, Loi, 1:46; 2:58, 109

Liaisons aériennes intérieures, 2:83, 127-9

Pacific Western Airlines, 2:34

Pension, régimes, 2:58, 129

Privatisation, 1:30; 2:37, 59, 72, 82, 92-4, 109-11, 128-30

Procédure et Règlement, 2:92-5; 3:7-8

Sécurité aérienne, 2:94

Société commerciale nouvelle, 1:46; 2:75-6

Syndicats, 2:33

Transport aérien, 1:47-8; 2:59, 73-4, 112

Maloney, Pat (Association canadienne des pilotes de lignes

aériennes)

Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi

C-129, 2:6-12

- Ellis, J.R.—Suite**
Nomination à titre de président, 1:7
Prévisation, 2:102-4
Transporteurs aériens étrangers, 1:19
- Emploi.** Voir Activités d'exploitation et d'entretien—Centres d'opération et de révision actuels et Réserve, 1:19
- Employés**
Affiliations syndicales, 1:13
Effectifs, 1:13, 26
Et dirigeants patronaux, relations. Voir plutôt Relations patronales-syndicales
Fierté d'appartenance à l'entreprise, 2:49
Motivation au travail, 2:91
Mortuaires d'Actionnaires, Actionnaires, Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129; Conseil d'administration; Privatisation
- Endettement, ratio.** Voir Actions—Ventes; Résultats financiers
- Entretien, activités.** Voir plutôt Activités d'exploitation et d'entretien
- Erlichman, Louis** (Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale)
Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 2:38, 46-7, 51-2, 56
- Exploitation, activités.** Voir plutôt Activités d'exploitation et d'entretien
- Filiales.** Voir Actions—Vente
- Flotte**
Avions à réaction en service, 2:112
Nombre et types d'appareils, 1:13
Renouvellement
Airbus, avions préférés, 2:42-3, 67
Choix
Contenu canadien de fabrication, critère, 2:67, 114
Gouvernement, non-ingérence, 2:115, 117
Sécurité et efficacité, critère, 2:43-4, 117
Coda, 1:17, 32, 2:68
Financement, options, 1:29, 32, 2:32, 50, 66, 68, 110, 113, Nécéssité, 2:7
- Gestion commerciale**
Continuité, 1:22, 44; 2:63
Défaute, poursuite judiciaire, possibilité, 2:69
Essor du pays, participation, 1:23
Gouvernement, non-ingérence, 1:44-5; 2:64, 67, 69
Projet de loi C-129, restrictions, impact, 1:35; 2:68-9
Société d'Etat sans lien de dépendance avec le gouvernement, 1:22, 34
Voir aussi Privatisation
- Godin, Ed** (Comité de participation à l'entreprise des employés d'Aïr Canada)
Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 2:85-90, 92, 94-5, 98-104, 106
- Grève.** Voir Résultats financiers
- Langues officielles.** Loi, 3:10-1
- Comité de participation à l'entreprise des employés d'Aïr Canada.** 2:87, 89-90
17-8, 24-5
Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, 1:18, 35; 2:87, 89-90, 102, 104, 133; 3:10-1, 14-5, Actions, 1:18; 2:133; 3:15, 17
Actionnaires, 1:35
Actionnaires, 3:24
Ellis, J.R. (PC—Prince Edward—Hastings; président)
Non-résidents, participation au capital, limitation, 3:9
- Eldorado Nucléaire Limitée**
Mixte, 2:62-3
- Economie**
C-129, 2:62-5, 67-70, 72-83, 85
Aïr Canada, participation publique au capital, projet de loi Donner, Arthur (témoin à titre personnel)
Contrôle d'entreprise. Voir Actionnaires—Minoritaires; Prise de contrôle
- Conseil économique du Canada.** Voir Privatisation—Impact
Non-résidents, représentation, 1:32
Membres en place, 3:11
Gouvernement, représentants, consignes d'intervention, 1:44
Employés, représentation, 1:29; 2:46-7, 125; 3:12-3
Gouvernement, participation, 1:28, 44; 3:11-3
Actionnaires, inscription au registre, 3:14-7
Choix des membres, modalités, 3:11-4, 18
Actionnaires, représentation, 3:17
- Conseil d'administration**
Représentation, témoignage. Voir Témoins
- Congrès du travail du Canada**
Voir aussi Transport aérien
- Position d'Aïr Canada.** Voir plutôt Position concurrentielle
- Concurrence**
Représentant, témoignage. Voir Témoins
- Commissariat aux langues officielles**
Comité—Témoins
- Commissaire aux langues officielles.** Voir Comité—Témoins
- Comité permanent des Transports.** Voir Société commerciale
nouvelle
Voir aussi Privatisation—Promotion
Représentativité, 2:85-90, 98, 106
Témoignages. Voir Témoins
Occupation dans l'entreprise, 2:87
Crédibilité, mise en doute, 2:87-8, 94-5
Années de service, 2:95-6
Représentants
- Canada**
Comité de participation à l'entreprise des employés d'Aïr Ministère concerné, 1:9, 12
2:15, 62
comparative haute de temps de la part du Comité, Hardin, Hershel, expert-conseil, impossibilité de Témoins—Suite
- Comité—Suite**

- Bureau du commissaire aux langues officielles. *Voir plus tôt*
- Commissariat aux langues officielles
- Canadien International
- Création
- Pilotes, carrières, impact, 2:9
- Rappel, 2:9-10
- Recettes d'exploitation et actif total, identité, 1:42
- Transporteur sécuritaire, 2:51
- Voir aussi* Collectivités dispersées
- Centres d'opération et de révision. *Voir* Activités d'exploitation et d'entretien
- Code canadien du travail
- Air Canada, assujettissement, maintien, 1:25
- Collectivités dispersées
- Air Canada, services, 1:22-3, 47-8; 2:53
- Canadien International, services, 1:22, 47-8; 2:53
- Comité
- Comité directeur. *Voir plus tôt* sous le titre *susmentionné*
- Sous-comité du programme et de la procédure
- Composition, 1:6
- Députés
- Assiduité, 1:6
- De l'opposition, absence lors de l'étude article par article, 3:7-8, 25
- Temps de parole et ordre d'intervention, 1:6
- Document, dépôt auprès du greffier, 2:103
- Mémoires non disponibles dans les deux langues officielles, 2:36, 62-3, 86
- Ministre
- Computation, 1:8-9, 12
- Durée, 1:45
- Déclaration, lecture demandée, 1:20
- Personnel, documentaliste, services, 1:8
- Président, nomination, 1:7
- Projet de loi, date de renvoi, 1:8-10
- Quorum, nombre de députés requis, 1:8
- Renseignements complémentaires demandés, 1:19
- Séance d'information, tenue, 1:8, 12
- Séance d'organisation, 1:6-12
- À huis clos, 2:3
- Tenue et impression des témoignages en l'absence de quorum, 1:7
- Sous-comité du programme et de la procédure, séance, tenue, 1:9-12, 51
- Témoins
- Air Canada, 1:8-9
- Audition
- Date limite, 1:8
- En un seul jour de séance, inconvenance, 2:14-5, 19, 27, 33, 56-7
- Modalités, 2:16
- Non-interruption malgré un appel pour un vote à la Chambre, 2:47-8
- Choix, 1:8-10
- Arbitraire et partisan, allégations d'un député, 2:13-4
- Modification, 2:12-3
- Commissaires aux langues officielles, 1:48
- Frais de déplacement, remboursement, 3:25
- Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires
- Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
- C-129, 2:96, 104-6
- Air Canada, participation publique au capital, projet de loi
- employs d'Air Canada
- Bottoms, Dave (Comité de participation à l'entreprise des C-129, 2:16-9, 35, 38-45, 54-6, 58-60)
- Air Canada, participation publique au capital, projet de loi
- des travailleurs de l'aérospatiale
- Blaiz, Vincent (Association internationale des machinistes et Comité, séance d'organisation, 1:9, 11-2)
- Baker, George (L—Gander—Twillin) (Comité, séance d'organisation, 1:9, 11-2)
- Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
- Voir aussi* Privatisation
- Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale
- Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
- Voir aussi* Privatisation
- Association canadienne des pilotes de lignes aériennes
- Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
- Représentativité, 2:6
- Airbus. *Voir* Floire—Renouvellement
- Comité de participation à l'entreprise des employés d'Air Canada
- Air Canada Employee Ownership Committee. *Voir plus tôt*
- Reserve, 3:6
- Adopté, 3:25
- Titre
- Termes, identité de sens, 3:22-3
- Teneur, 1:14-5
- Réjet, suggestion, 2:19
- Réimpression, 3:25
- Rapport à la Chambre, 3:3
- Étude, 1:12-51; 2:6-139; 3:6-25
- Employés, accord, 1:25
- Document d'information, qualité et exhaustivité, 1:18-9
- Modification, suggestions, 2:125-6
- Launes, 2:26, 64-7
- Dispositions
- Directeur, terme, sens, 3:22-3
- Art. 15 adopté, 3:23
- Art. 14, 3:22, adopté, 23
- Art. 13, 3:21, adopté, 22
- Art. 12, 3:19-20, adopté, 21
- Art. 11, 3:11-8, adopté, 19
- Art. 10, 3:10, adopté, 11
- Art. 9 adopté, 3:10
- Art. 8, 3:7, adopté, 8
- Art. 7, 3:6, adopté, 7
- Reserve, 3:6
- Am. (Reid, J.), 3:8-9, adopté, 10
- Adopté, 3:10
- Art. 6
- Art. 2 à 5 adoptés, 3:6
- Reserve, 3:6
- Adopté, 3:25
- Art. 1
- Annexe adoptée, 3:5
- Air Canada, participation publique au...—*Suite*

Actions—Suite
Inscription aux marchés boursiers, modalités et processus, 1:15-6, 40
Ministre responsable, opérations relatives aux actions, 3:7
Prix à l'émission
Détermination, 1:16, 2:77, 110
Privatisation partielle, impact, 1:16, 44, 2:64, 66, 74-6
Qualité de placements autorisés, statut, reconnaissance, 3:19-21
Remise aux détenteurs, délai, 1:28
Vente
À un transporteur aérien canadien, exclusion, 1:47
Endettement, ratio, diminution, 1:29, 32
Filiales d'Air Canada, inclusion, 1:18
Gains anticipés, 1:17, 32, 2:66-8, 74-6
Marché, capacité d'absorption, 2:76-7
Modalités et processus, 1:15
Sociétés de courtage, gains anticipés, 1:16-7, 50
Troc ou échange, 3:20
Activités commerciales
Description, 1:12
Diversification, 2:30
Expansion, 2:8, 11, 20, 30-1, 95
Internationales, développement, 2:21, 85
Activités d'exploitation et d'entretien
Centralisation, 2:105, 110, 112
Voir aussi sous le titre susmentionné Réserve
Centres d'opération et de révision actuels
Définition et classification, 2:118-9
Emploi, niveau non garanti, 1:26, 2:20, 38, 41-2, 50-1, 59, 115-6
Maintenance, 1:25-6, 34-9, 2:38, 44-6, 118-9, 3:6
Rentaabilité, 2:117-8
Contrats de services pour d'autres transporteurs, 2:44-5, 115-6, 133
Réserve, centralisation, 2:29, 111-2
Emploi, impact, 2:36-7, 60
Sous-traitance
À l'étranger, 2:11-2, 18, 20, 30, 34-5, 38-9, 42, 45, 58-60, 106, 116
Recours, 2:109
Activités symbolique et de prestige
Porte-étendard du Canada à l'étranger, 1:23, 2:17
Agents de bord. Voir Privatisation
Air Canada
Nouvelle société commerciale canadienne issue de la privatisation. *Voir* plus tôt Société commerciale nouvelle
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Société de la Couronne actuelle. *Voir* plus tôt Société d'État
actuelle
Voir aussi Code canadien du travail; Collectivités dispersées; Témoins; Langues officielles, Loi; Pension, prestation, normes, Loi
Air Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129, Président du Conseil privé
Adoption, 3:25
Date prévue, 2:33
Et promulgation, délai, 1:30, 2:126
Succès anticipé, 1:29-30

Action d'ore. Voir Actionnaire—Gouvernement, participation
Actionnaires
Employés—actionnaires
Motivation à l'investissement, 2:105-6
Pouvoir d'intervention, niveau, 2:18-9, 24, 46-7, 91-2, 94, 125
Productivité, 2:103
Gouvernement, droit de vote, exercice, conditions et engagements, 1:26-8, 31, 34, 2:64, 3:13, 23-5
Minoritaires
Contrôle de l'entreprise, 1:34, 2:64, 69, 3:23-4
Non-résidents, droit de vote, exercice, 1:45-6
Prises
Garanties d'imputabilité de la société à leur endroit, 1:27
Voir aussi Conseil d'administration
Actionnaire
Employé, participation, régime
Critères d'attribution des actions, 1:41-2, 47, 2:127
Mise en place, 1:16, 25, 2:49, 87, 122
Priorités, 2:7-8, 12
Restrictions, 1:27-8
Gouvernement, participation
Substitution au salaire, 2:31
Action d'ore, détention, utilité, 1:26, 36
Capital—action, détenu, part, 1:28, 31, 41
Participation publique
Aux décisions de l'entreprise, 1:25
Partielle limitée d'abord à 45% du capital-action, 1:26, 31, 35, 43, 49
Pourcentage, modification et rythme d'exécution, 2:76-7, 98, 129
Conseil d'administration, décision, 1:35
Répartition entre les secateurs privé et public, proportion respective de 45 et 55%
Choix, opinion publique, prise en considération, 1:43, 51
Combinaison insatisfaisante, 2:43, 64, 74, 81
Actions
Achat, transaction, modalités et processus, 1:15
Avec droit de vote, offre publique, 1:44
Contrôle conjoint de plus de 10% par des particuliers ou groupes d'intérêts communs, restrictions, 1:26, 37, 50; 2:124, 133-4
Cote, publication dans les journaux, 1:15
Court, variation anticipée, 1:16-7
Détention
Dispersion, 1:26, 40
Par des non-résidents, restrictions, 1:26, 45, 49-50; 3:8-10, 14-6
Par des personnes liées, 3:13, 16, 18-9
Émission
Délai, 1:30
Frais de services, 1:17
Moment propice, 2:75, 77, 121
Subséquente, 1:31
Succès anticipé, 1:29-30

INDEX

COMITÉ LÉGISLATIF DE LA CHAMBRE DES COMMUNES COMPTE RENDU OFFICIEL

DEUXIÈME SESSION, TRENTÉ-TROISIÈME LÉGISLATURE

DATES ET FASCICULES

—1988—

les 13 et 14, f.1; les 16 et 21, f.2; le 22, f.3.

Juin:

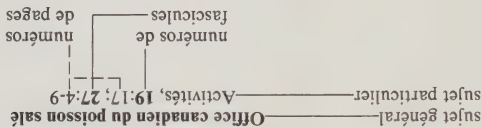
Cet index couvre les sujets ayant fait l'objet de discussions lors des séances de ce comité. Les dates et les numéros des fascicules contenant les procès-verbaux et témoignages des séances du comité sont répertoriés dans les pages préliminaires sous le titre « DATES ET FASCICULES ». Les sujets, ainsi que les noms des intervenants, sont inscrits par ordre alphabétique et en caractères gras de même que les numéros des fascicules. Chaque référence peut apparaître sous les deux rubriques afin de faciliter l'accès à l'information.

Pêches

Pacifique, 11:31

Oberte, M. F. (PC)—Prince George—Peace river
Pêches, 11:31

L'exemple suivant illustre la méthode d'indexation employée.



Certains sujets d'importance commandent des descripteurs spéciaux tels que: Appendices; Ordre de renvoi; Procédure et Règlement; Témoins; Votes en Comité, etc.

L'index est dit croisé parce qu'il comporte des renvois. Les renvois à un sous-titre sont indiqués par un long trait.

Nigeria. Voir Poisson—Exportations

sujet abordé—**Géothermie**

Allusions, 1:34; 11:4-18

sous cette
autre rubrique
Voir aussi Chauffage collectif, système

titre-sujet
Energie atomique. Voir *pluri* Energie nucléaire
préférée à un autre—

Les abréviations et symboles employés sont les suivants:

A=appendice, Am.=amendement, Art.=article, M.=motion.

Affiliations politiques: L — Libéral; PC — Progressiste conservateur; NPD — Nouveau parti démocratique; Ind. — indépendant; L Ind. — Libéral indépendant.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.
En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada KIA 0S9

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.
Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada KIA 0S9

Président: J.R. Ellis

Fascicules n° 1-3 • 1988 • 2^e Session • 33^e Législature

CHAMBRE DES COMMUNES

Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada

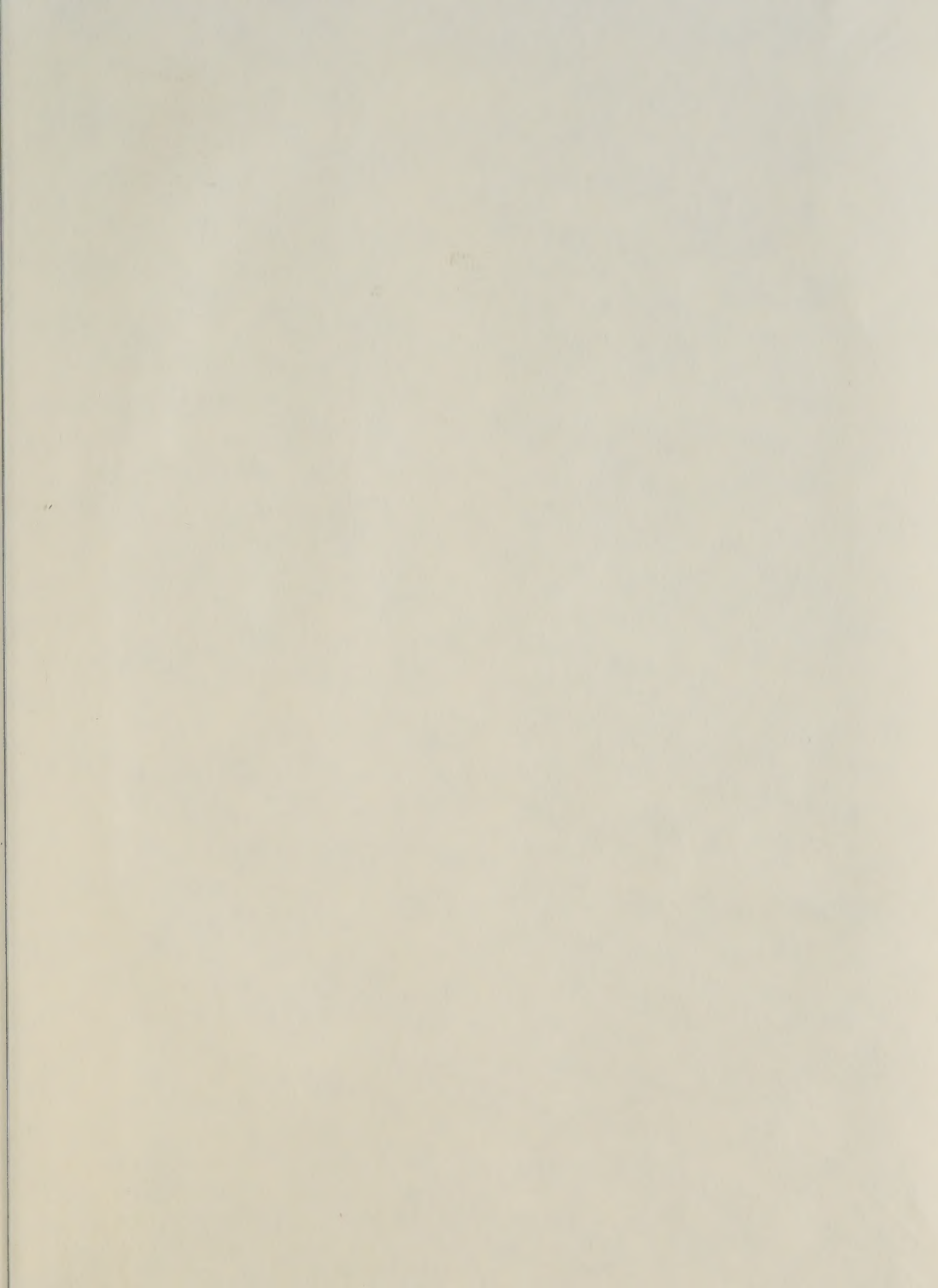
Projet de loi C-129

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE

DU

INDEX





JUL 19 1989

